

Artículo original

El desarrollo local de la provincia Qinghai en el contexto de La Nueva Ruta de la Seda

Local development of Qinghai Province in the context of the New Silk Road

Desenvolvimento local na província de Qinghai no contexto da Nova Rota da Seda

Kang Min¹  0000-0003-2423-2757  kangmin200887@aliyun.com

Maité Echarri Chávez²  0000-0002-1200-3562  echarrichavez@gmail.com

¹ Universidad de las Nacionalidades de Qinghai. China.

² Universidad de La Habana. Facultad de Turismo. La Habana, Cuba.

Recibido: 3/02/2023

Aprobado: 26/03/2024

RESUMEN

Las desigualdades territoriales del occidente de la República Popular China fueron evidencia de la pobreza extrema de esa región. Con la puesta en marcha de un conjunto de programas gubernamentales, potenciados por la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, esta región ha superado los obstáculos para referir indicadores que evidencian el impacto de tales actuaciones. La provincia de Qinghai es un ejemplo de ello, que muestra indicadores alentadores que manifiestan la importancia de la transferencia de tecnologías y recursos estatales para el logro de objetivos concretos de sostenibilidad. El objetivo del presente trabajo es evidenciar los impactos generados por la Nueva Ruta de la Seda en el desarrollo local de la provincia Qinghai. Para ello, se apoya en métodos científicos como el histórico-lógico e inductivo-deductivo, en una investigación de tipo descriptiva y analítico-exploratoria. Los resultados revelan la significación de la implementación del programa de desarrollo que acompaña a la Nueva Ruta, a la vez que se revelan las brechas que persisten, a partir de las cuales se proponen acciones para lograr una transformación económica estructural en la provincia.



Palabras clave: desarrollo local; nueva ruta de la seda; impactos; Qinghai.

ABSTRACT

Territorial inequalities in the west of the People's Republic of China were evidence of extreme poverty in that region. With the implementation of a set of government programs, boosted by the New Silk Road initiative, this region has overcome the obstacles in order to report indicators that show the impact of such actions. The province of Qinghai is an example of this, showing encouraging indicators that demonstrate the importance of the transfer of technologies and state resources for the achievement of concrete sustainability objectives. The objective of this paper is to demonstrate the impacts generated by the New Silk Road on local development in Qinghai province. For this purpose, it relies on scientific methods such as historical-logical and inductive-deductive, in a descriptive and analytical-exploratory type of research. The results reveal the significance of the implementation of the development program accompanying the New Road, while revealing the gaps that persist, from which actions are proposed to achieve a structural economic transformation in the province.

Keywords: local development; new silk road; impacts; Qinghai.

RESUMO

As desigualdades territoriais no oeste da República Popular da China evidenciavam a extrema pobreza da região. Com a implementação de uma série de programas governamentais, impulsionados pela iniciativa da Nova Rota da Seda, essa região superou os obstáculos para apresentar indicadores que demonstram o impacto de tais ações. A província de Qinghai é um exemplo disso, apresentando indicadores encorajadores que demonstram a importância da transferência de tecnologias e recursos estatais para a realização de metas concretas de sustentabilidade. O objetivo deste documento é demonstrar os impactos da Nova Rota da Seda no desenvolvimento local da província de Qinghai. Ele se baseia em métodos científicos como o histórico-lógico e o indutivo-dedutivo, em um tipo de pesquisa descritiva e analítico-exploratória. Os resultados revelam a importância da implementação do programa de desenvolvimento que acompanha a Nova Rota e, ao mesmo tempo, revelam as lacunas que persistem, com base nas quais são propostas ações para alcançar uma transformação econômica estrutural na província.

Palavras-chave: desenvolvimento local; nova rota da seda; impactos; Qinghai.

INTRODUCCIÓN

La región occidental de China, con una superficie de 5414 millones de km², abarca el 56,4 % de su superficie terrestre (continental) total del país, y comprende doce regiones, entre provincias y regiones autónomas. Delimitada por ocho países: al noreste con Mongolia, al norte con Rusia, al oeste con Kazajstán, Kirguistán y Tayikistán y al sur con Afganistán, Pakistán e India, es la más diversificada culturalmente, pues es acá donde se halla la mayor concentración de minorías étnicas. Al concluirse el sexto censo de población de la República Popular China, iniciado el 1ro de noviembre de 2010, la región occidental tenía una población aproximada de 640 millones de habitantes, para un 48 % de la población total de China continental y albergaba el 34,56 % de la población minoritaria del país, considerada además la región más empobrecida a nivel nacional.

En septiembre de 2009, se firmó un acuerdo de cooperación económica entre cinco regiones del oeste (Qinghai, Xinjiang, Tibet, Gansu, Shaanxi) para, entre otras prioridades, desarrollar conjuntamente el turismo en las provincias. Además, desde el año 2010 se estableció la Base Nacional de Capacitación de Talentos de Turismo Occidental en la Oficina Provincial de Turismo de Sichuan y, desde entonces, se ha consolidado como una de las cuatro principales bases de formación de talento turístico establecido por la Administración Nacional de Turismo.

Es por eso que el gobierno chino, como parte de la aplicación de la Estrategia de Desarrollo Occidental, ha concedido gran importancia al desarrollo turístico de Occidente como uno de los puntos clave de la estrategia, especialmente en las áreas de extensión de la Ruta de la Seda donde, desde hace más de 20 años, la Administración Nacional de Turismo de China desarrolla (aunque tímidamente) iniciativas para la promoción turística.

Paralelamente, de la mano de la Estrategia de Desarrollo Occidental lanzada en el 2000, el Estado ha aumentado la construcción de infraestructura a lo largo de la Nueva Ruta de la Seda, siendo acompañada de los gobiernos locales para las instalaciones de servicios de apoyo. Es desde entonces que la productividad turística ha comenzado a tomar forma y, en ese sentido, se ha reforzado el desarrollo de los recursos.

Después de varios años de experimentar planes de desarrollo asistido al oeste del país, la promoción del turismo en el occidente como estrategia para impulsar el desarrollo coordinado de la economía -y de las industrias primaria, secundaria y terciaria, así como el cuidado al medioambiente y la cultura-, se ha presentado como una opción amigable que, cuando menos, fortalecerá a largo plazo el desarrollo autónomo integral.

El objetivo del presente trabajo es evidenciar los impactos generados por la Nueva Ruta de la Seda en el desarrollo local de la provincia Qinghai.

La investigación se considera importante, en tanto se evidencian los logros alcanzados en materia de desarrollo local a nivel provincial, en el contexto de la Nueva Ruta de la Seda, reconociendo posibles medidas a implementar para superar las brechas que aún persisten.

MATERIALES Y MÉTODOS

La investigación se sostiene en un enfoque cualicuantitativo, es de tipo descriptiva y analítico-exploratorio. Se apoya en métodos generales de la investigación como el histórico-lógico e inductivo-deductivo, que permitieron identificar los impactos en el desarrollo local del turismo a nivel de la provincia. El análisis bibliográfico permitió la recopilación de información y el análisis de documentación emitida por las instancias gubernamentales que propiciaron el análisis dialéctico que condujo a los resultados que se presentan.

La fundamentación teórica constituye una aproximación al entendimiento del marco programático estatal para el aprovechamiento del turismo desde su dimensión sistémica y multiescalar, a través del cual se integran componentes culturales, sociales, ambientales y económicos, que tributan al desarrollo territorial.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Desigualdades territoriales en China. Políticas gubernamentales para su erradicación

Durante los últimos cuarenta años, el patrón de crecimiento chino ha descansado en altas tasas de ahorro e inversión y en una elevada dependencia de las exportaciones de bajo valor añadido, modelo que ha generado problemas estructurales, tales como la elevada contaminación, el aumento de la desigualdad o el infradesarrollo de las regiones del oeste del país (Vázquez Rojo, 2021).

Desde el punto de vista de su geografía, la región occidental china se destaca por sus enormes variaciones en términos paisajísticos y de recursos naturales, sin embargo, ha sido difícil sacar provecho de ello. Se han señalado sus considerables reservas de tierras de cultivo, bosques y pastizales, así como sus grandes reservas energéticas -que representan el 40 % del petróleo, el 70 % del gas natural, el 60 % del carbón y el 80 % de la energía hidroeléctrica de la nación-, a la vez que las complejidades topográficas a lo largo de la región que, en la práctica, han impedido el desarrollo de infraestructuras que hacen posible la explotación de todos estos recursos, ya sea por falta de un sector profesional capacitado, o por insuficiencias en la gestión del gobierno provincial (Lahtinen, 2010).

Entre la meseta Qinghai-Tibet en el suroeste (la más alta y más extensa del mundo) y las vastas cuencas de baja altitud con extensos desiertos, en Xinjiang, al noroeste, se han encontrado históricamente la mitad de los pobres en China (Lahtinen, 2010). La pobreza es más severa en las fronteras, donde residen las etnias minoritarias -en el 2005 el Banco Mundial comunicó que era justamente aquí donde residían "los más pobres entre los pobres"- (Banco Mundial, 2006), sin embargo, está dispersa por la zona rural, de manera general, aunque sus causas subyacentes varíen de subregión a subregión. Suelen mencionarse como causas fundamentales las siguientes (Maiza & Bustillo, 2016):

- la inconveniente ubicación geográfica
- el bajo nivel de urbanización e industrialización
- el acceso limitado a los servicios financieros, los mercados y las cadenas de valor
- la escasa competitividad de sus economía y empresas
- los flujos de migración interna masiva dentro de China
- la pérdida neta de mano de obra productiva en todos los sectores
- los bajos niveles del capital humano

Así mismo, han sido históricos su baja tasa de crecimiento económico y su bajo índice de incidencia en la economía nacional (en términos de comercio exterior, exportaciones, importaciones e inversión extranjera directa), si los comparamos con los del resto de las zonas del país. Partiendo de reflexiones en esta dirección, Hu Angang sintetizó las disparidades entre regiones con la frase "una China, cuatro mundos" (Ji & Wang, 2022).

Únicamente, en la década de los ochenta, los índices del Producto Interno Bruto (PIB) per cápita en las cuatro regiones no mostró disparidades notables (Li & Xu, 2008), sin embargo, ya en el 1994 las brechas regionales se habían vuelto excesivamente grandes, de ahí que el Informe sobre Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo mencionara que China estaba aprovechando racionalmente su ingreso nacional, sin embargo, todavía persistían grandes disparidades, siendo Qinghai y el Tíbet las regiones más desfavorecidas. Un índice señalado, además, fue la tasa de desempleo de población discapacitada, la cual llegaba al 46 % en aquel momento.

Esta situación condujo a que, en octubre de 1992, el XIV Congreso del Partido Comunista Chino (PCCh) presentara una serie de medidas de desarrollo regional con intención de disminuir tal brecha, sin embargo, los datos arrojados por el quinto censo nacional pusieron en evidencia que, hacia el 2000, la región occidental quedó (nuevamente) rezagada, en comparación con la región oriental en muchos aspectos. Entre ellos, es de destacar el PIB per cápita, de solo 9119 RMB¹, en contraste con el promedio nacional, de 15435 RMB (Lahtinen, 2010).

Las grandes brechas económicas y sociales, de conjunto con las inestabilidades políticas que han caracterizado a la región, así como las implicaciones de ambos factores para la conformación de su imagen (hacia el exterior) y la estabilidad nacional, se cuentan entre las razones por las cuales el desarrollo del occidente del país ha sido prioridad gubernamental desde el triunfo mismo de la Revolución Comunista China, en 1949.

Es el Primer Plan Quinquenal (1953-1957) el que marca el inicio de la política de desarrollo occidental de la nueva era, cuando una de las prioridades estatales fue lograr el desarrollo nacional equilibrado y la consecución de proyectos de industria pesada, principalmente en el noroeste. Esta política continuaría con la ubicación del llamado Tercer Frente en la región occidental, en el período comprendido entre 1965 y 1975, cuando, por razones de seguridad nacional, la región se convirtió en el destino favorito de las inversiones (Lahtinen, 2010). Finalmente, en 1999, Jiang Zemin propagó la iniciativa de "abrir occidente" como vía definitiva para reducir la brecha entre China occidental y la próspera zona costera (Yeung & Shen, 2004).

La actual estrategia de desarrollo de la región occidental llegó a China con el inicio del siglo XXI, cuando, en enero del 2000, el Consejo de Estado anunció la Estrategia de Desarrollo Occidental (*Xibu*

¹ El renminbi es la divisa de curso legal de la República Popular China.

Da Kaifa) como parte de la estrategia del PCCh -refrendada en los planes quinquenales X, XI, XII, XIII, XIV- de construir *xiakokang*, una "sociedad acomodada", "con miras a avanzar hacia el gran rejuvenecimiento nacional de China". Para monitorizar el desarrollo, se estableció en enero del 2000 el Grupo Líder del Consejo de Estado para el Desarrollo de China Occidental, encabezado por el propio Primer Ministro y con membresía compuesta por los titulares de los ministerios de Ferrocarriles, Transporte, Construcción y Comercio (Cao et al., 2021).

Según el documento oficial, la primera etapa se llevaría a cabo mediante la inversión masiva en infraestructura y protección ambiental. La segunda etapa -la actual-, desde 2011 hasta 2030, se centra en la especialización regional y la urbanización. Y finalmente, en la tercera fase a desarrollarse entre el 2031 y el 2049, se espera que toda la región occidental logre la modernización y que, por tanto, a mediados de siglo, "el oeste de China sea económicamente próspero, ecológicamente equilibrado, étnicamente unido, socialmente progresista y culturalmente avanzado".

En resumen, el objetivo de la estrategia es acelerar el crecimiento económico en las doce unidades subdesarrolladas a nivel provincial, con el fin de asegurar el crecimiento general de China para mantener la seguridad social y asegurar la unidad del país.

Los ejes de actividades a desarrollar se establecieron en función de construir infraestructuras, urbanizar, conservar los recursos naturales y el medioambiente y aliviar la pobreza rural. Para ello, se tienen en cuenta no solo los activos estatales, sino que cada vez se establecen más vínculos con empresas no gubernamentales, sobre todo con interés de que ellas participen de la reestructuración y mejora de las industrias tradicionales y el desarrollo de industrias de alta tecnología en campos como la biología, la ingeniería general y la aeroespacial, las energías renovables, los nuevos materiales, el procesamiento de información electrónica y la fabricación avanzada. Ellas se sistematizan en cuatro proyectos que funcionan de base a la estrategia y que tienen como propósitos: 1) el desvío del agua de sur a norte; 2) la transferencia de gas natural de oeste a este; 3) la transmisión de energía de oeste a este, y 4) la construcción de un ferrocarril vía Qinghai-Tibet².

² Así mismo, se han formalizado otras estrategias de apoyo a este Plan de Desarrollo, como lo fue la publicación de un nuevo marco de políticas para promover el desarrollo de la región occidental a través de la Inversión Extranjera Directa, durante la conferencia "OCDE-China. La inversión extranjera en China y el desarrollo regional", celebrado en Xian en 2001.

En mayo del pasado año, se dieron a conocer las "Opiniones Orientadoras del Comité Central del PCCh y el Consejo de Estado sobre la Promoción del Desarrollo de la Región Occidental en la Nueva Era para Formar un Nuevo Patrón", texto que afirma la continuidad de la estrategia de desarrollo occidental a través de la emisión de 36 nuevas medidas que buscan que, en el 2035, la región occidental haya logrado que sus estándares en cuanto a servicios públicos básicos, accesibilidad, infraestructura y la vida, sean aproximadamente equivalentes a las de la región oriental. Según palabras oficiales, "el problema del desarrollo desequilibrado e insuficiente en la región occidental sigue siendo importante, la tarea de consolidar el alivio de la pobreza sigue siendo ardua y la brecha de desarrollo con la región oriental sigue siendo grande. La tarea de mantener la unidad nacional, la estabilidad social y la seguridad nacional sigue siendo onerosa, y todavía se está construyendo una sociedad acomodada en todos los aspectos" (PCCh, 2021).

Este importante texto rector hace referencia a la necesidad de promover la reforma de la división de ingresos entre el gobierno central y los gobiernos locales de manera constante y ordenada. En función de que los recursos financieros en la región occidental son aún relativamente débiles, se determinó aumentar el apoyo de los bonos del gobierno local para la construcción de infraestructura e incluir los ingresos por pagos de transferencias generales del gobierno central en el cálculo de la asequibilidad financiera del gobierno local, así mismo, continuar implementando las políticas preferenciales de impuestos sobre la renta para las industrias priorizadas. Además, otorgar la calificación de contribuyentes generales del impuesto al valor agregado a empresas del área especial de fiscalización aduanera que cumplan con las condiciones y necesidades de la región occidental, apoyar la financiación comercial y la financiación cooperativa, orientar a las instituciones financieras para aumentar el apoyo financiero a las pequeñas y microempresas en la región occidental, implementar políticas regulatorias como la renovación de préstamos sin reembolso, diligencia debida y exención y aumentar el apoyo a las pequeñas y microempresas calificadas en la región occidental para renovar préstamos bajo la premisa de control general de riesgos. Además, orientar y alentar a las instituciones financieras bancarias a que asignen racionalmente los recursos crediticios y aumenten el apoyo a las industrias de alivio de la pobreza en las regiones occidentales empobrecidas, entre otras medidas.

Así mismo, se aconsejó intensificar la apertura de la región occidental bajo la guía de la construcción conjunta de la Franja y la Ruta y su participación activa que, por otra parte, toma en cuenta la situación histórica de occidente e intenta poner coto al desbalance económico y social entre regiones

que, a pesar de las políticas e incentivos del gobierno central, ha caracterizado a la República Popular China.

Otra política del gobierno central que ha incidido sobre el desarrollo de la región occidental, específicamente sus áreas rurales, es el Plan Estratégico para la Revitalización Rural (2018-2022), emitido en septiembre de 2018 por el Comité Central del PCCh y el Consejo de Estado, durante la celebración del XIX Congreso Nacional del PCCh. Esta estrategia nacional se propone como alternativa a la asignación insuficiente de recursos financieros rurales que ha caracterizado a las finanzas chinas. En sus primeros cinco años, pretende formar una fuerza conjunta en el mercado financiero rural, ampliar el alcance de los servicios y optimizar los modelos de servicio, ampliar los canales de entrada de capital, mejorar el sistema de garantía de inversiones e innovar los mecanismos de inversión y financiamiento. Entre otros rubros específicos, esta estrategia establece nuevos objetivos, nuevas misiones y nuevos requisitos a la agricultura de ocio y al turismo rural, entendiendo este último como la principal orientación de valor del turismo moderno. A su vez, la estrategia se concibe como una forma efectiva de preservar la herencia de la cultura tradicional china, en tanto entiende que "la civilización china está arraigada en la cultura agrícola, y el campo es el portador básico de la civilización china" (PMA, 2017).

En marzo de 2015, la Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Comercio de la República Popular China publicaron en conjunto el documento titulado *Perspectivas y acciones para promover la construcción conjunta de la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI*. Lo que las tres entidades gubernamentales presentaban ante el mundo no era menos que la sistematización, conjunción y argumentación de dos iniciativas para el desarrollo que, desde septiembre de 2013, el presidente Xi Jinping había lanzado durante sus visitas a la República de Kazajistán e Indonesia, a saber: la Franja Económica a lo largo de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del Siglo XXI, respectivamente³. Ambos proyectos por separado y su conjunción en una plataforma articulada estratégicamente, modernizan, expanden y recontextualizan, por tierra y por mar, una red histórica de rutas para el comercio que se extendió desde el siglo I ANE por todo el continente asiático,

³ Ambas iniciativas fueron propuestas a través de discursos oficiales. (Cfr. Ministerio de Asuntos Exteriores de la República Popular China, 2013 y Asean-China center, 2013).

conectando China, Mongolia, el subcontinente indio, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África y que tenía a la seda como el producto favorito⁴.

La Franja y la Ruta tratan de contrarrestar a la aún marcada polarización zonas del interior-zonas costeras, a partir de la presentación de un nuevo concepto de apertura al mundo exterior más activa, que refuerza la interacción y la cooperación este-centro-oeste, desde las dos direcciones principales: mar y tierra, y que rompe objetivamente el patrón original de desarrollo formulado a partir de la Reforma y Apertura.

Un hito fundamental dentro de esta estrategia nacional, en beneficio de la región occidental, es la consideración de la región autónoma uigur de Xinjiang (en el noroeste) como la región núcleo de la Franja Económica de la Ruta de la Seda, sobre la base de su superioridad geográfica particular y su papel en la región. Según lo previsto, Xinjiang debe emerger como importante ventanilla de apertura hacia el oeste, que permita profundizar el intercambio y la cooperación de esta subregión con los países de Asia Central, Asia Meridional y Asia Occidental, formar un importante complejo de comunicación y transporte y un centro de comercio, logística, cultura, ciencia y educación en la Franja Económica de la Ruta de la Seda.

Entre otras prioridades, esta estrategia se propone poner en juego la superioridad económica y cultural integral de las provincias de Shaanxi y Gansu y la superioridad étnica y humanística de la región autónoma de etnia hui de Ningxia y la provincia de Qinghai, acelerar la explotación y apertura de Lanzhou (capital de la provincia de Gansu) y Xining (capital de la provincia de Qinghai), e impulsar la construcción del área experimental de economía de tipo abierto en tierras del interior de Ningxia. Así mismo, aprovechar la ventaja particular de la región autónoma de etnia zhuang de Guangxi de colindar por mar y por tierra con países miembro de la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático, acelerar la apertura y el desarrollo de la zona económica del golfo Beibu y la franja económica Zhujiang-Xijiang, el comercio fronterizo y la cooperación turística y cultural de la región autónoma del Tíbet con Nepal y otros países y apoyarse en grupos de ciudades como Chengdu-Chongqing para

⁴ "A lo largo de estas rutas comerciales, se intercambiaban diversos productos como especias, algodón, té, etc., pero el término que le dio nombre a la Ruta fue popularizado por el explorador alemán Ferdinand von Richthofen, ya que a los europeos era la seda lo que principalmente llamaba la atención del comercio chino. La vieja Ruta de la Seda comenzó cuando la dinastía Han china comenzó a comerciar con el Imperio Romano a través de estados intermediarios en Asia Central. El comercio floreció hasta la segunda mitad del Siglo XIV cuando se desintegró el Imperio Mongol" (Schulz, 2019).

impulsar la interacción y cooperación y el desarrollo conglomerado industrial de las regiones, forjar importantes soportes de desarrollo y apertura del oeste de Chongqing.

Como se notará, muchas de las potencialidades atribuidas a la región se basan precisamente en el rescate y la puesta en evidencia de un caudal cultural típico de las zonas fronterizas, como ocurre en el caso específico de la región autónoma de etnia hui de Ningxia y la provincia de Qinghai. Estas propiedades (o patrimonios) no pueden menos que manifestarse sino a través de plataformas que promuevan el turismo cultural rural en las áreas de recursos turísticos del noroeste de la Ruta de la Seda y el techo mundial de la meseta Qinghai-Tíbet, partiendo del entendimiento de que el turismo es el canal principal de manifestación y experimentación de la cultura.

Se ha señalado que la parte occidental de China es su área más abundante de recursos turísticos (Wang & Blasco, 2022). Varios lugares escénicos gozan de reputación mundial. Sin embargo, debido a la falta de fondos suficientes y apoyo al talento, el turismo está menos desarrollado que en el oriente del país. Hasta inicios de los años 2000, según información del IX Plan Quinquenal (1996-2000), el turismo en la región apenas era considerado como industria pilar en la provincia de Yunnan y la región autónoma del Tibet (Lahtinen, 2010).

La escasa centralidad de ciudades con vocación turística desde Xi'an hasta Xinjiang ha sido uno de los principales obstáculos para establecer la interacción entre los extremos de la cadena, que parte además de los ya mencionados desequilibrios regionales. Ciudades como Lianyungang y Rizhao se estaban desarrollando relativamente rápido, mientras que Gansu, Qinghai, Xinjiang y otros lugares seguían poseyendo un nivel relativamente bajo de desarrollo socioeconómico, infraestructura local deficiente, e instalaciones de servicios turísticos que no podían satisfacer las necesidades de los turistas. En especial, las instalaciones de transporte eran inconvenientes, lo cual se traducía en mala accesibilidad para los turistas fuera de la región y en un flujo turístico limitado.

El desarrollo territorial de la provincia de Qinghai en el marco de La Ruta de la Seda

La meseta Qinghai-Tíbet, también conocida como el techo del mundo, es la meseta más grande de China. Cubre 2,5 millones de km², o casi una cuarta parte de la superficie terrestre total del país, con una elevación que oscila entre los 3000 y los 5000 metros. Muchos ríos importantes se originan en sus cadenas montañosas cubiertas de nieve. El ecosistema de la meseta es único y frágil y alberga una fauna rara como el antílope tibetano y el leopardo de las nieves. Por demás, es rica en recursos minerales -se han descubierto 120 tipos- y sus recursos vegetales y animales se encuentran a lo

largo y ancho de este accidente geográfico, de manera que, hasta hoy, el equilibrio ecológico de la meseta se puede contar también entre sus bondades.

A su vez, esta es la provincia con mayor proporción de población no perteneciente a la etnia han, de modo que allí se manifiesta una gran diversidad cultural, sustentada en las distintas características y tradiciones de sus 36 minorías étnicas.

Es a partir de la implementación de la Estrategia de Desarrollo del Oeste que los índices de desarrollo social y económico de la provincia de Qinghai comienzan a variar favorablemente, según las informaciones emitidas por el Departamento Provincial de Finanzas, a raíz de un análisis de varios parámetros en el período comprendido entre el 1999 y el 2009 (Acuña Ortigoza et al., 2018). Sin embargo, casi a finales de la primera década del siglo XX, cuando la mencionada Estrategia llevaba ya casi una década de aplicación, la provincia de Qinghai se contaba entre las de menores índices de PIB, únicamente superada por otras de su región de pertenencia (a excepción de Anhui, figura 1).

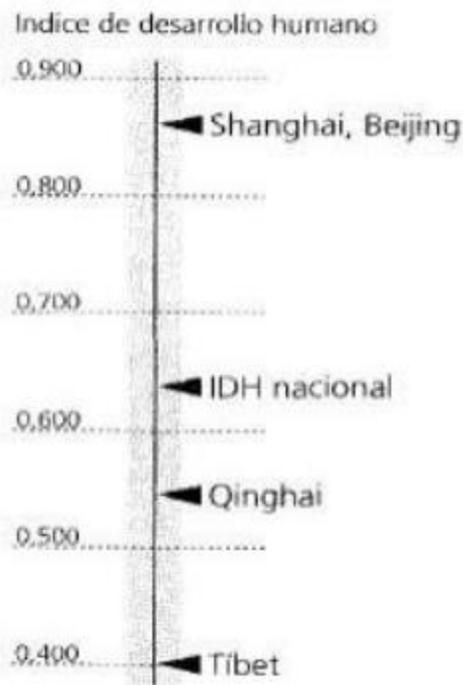


Figura 1. Índice de Desarrollo Humano de Qinghai en comparación con el nacional en el año 1994
Fuente: Adaptado del Informe sobre Desarrollo Humano del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD, 1994)

Es evidente entonces que ni siquiera los planes de desarrollo nacionales, y que le beneficiaban en tanto parte de la región occidental, habían logrado sacar a la provincia de su empobrecida situación relativa.

El panorama sin embargo cambió con la puesta en marcha de las operaciones correspondientes a la Nueva Ruta de la Seda, que ha sido muy provechosa para el desarrollo económico de la provincia. Qinghai se ha adentrado en un período de desarrollo abierto e integral, de varios niveles y de amplio alcance. La red de canales abiertos se está volviendo cada vez más perfecta, el desarrollo integrado de la agricultura, la ganadería y el turismo continúa avanzando, la escala del desarrollo industrial integrado continúa expandiéndose, el sistema industrial comienza a tomar forma y la inversión de capital aumenta año tras año, enfocándose en el cultivo y la construcción de marcas.

De 2015 a 2016, la provincia de Qinghai se centró en el fortalecimiento de la planificación general y el diseño de alto nivel, promulgando y mejorando activamente las políticas y programas relacionados con la construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda. En 2015, Qinghai formuló la "Participación de la provincia de Qinghai en la construcción del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda y el Plan de Implementación de la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI". La idea general y los objetivos de desarrollo de la construcción posicionan a Qinghai como: "un canal estratégico del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda, un centro logístico integrado, una importante base industrial y una importante base de intercambio cultural" (Acuña Ortigoza et al., 2018).

Aprovechando la iniciativa de la Franja y la Ruta, la provincia de Qinghai ha adoptado gradualmente el desarrollo sostenible como su principal guía de desarrollo, ha reducido el número de empresas de la industria pesada y ha comenzado a centrarse en el desarrollo de la industria turística. El foco en el turismo cultural ha desempeñado un papel clave en el aumento de los ingresos de las personas que se encuentran alrededor de las atracciones turísticas y en el alivio de la pobreza.

En 2019, la población permanente de la provincia de Qinghai era de 6078200, de los cuales, 33748 millones residían en zonas urbanas, para un 55,52 %. El PIB regional fue de 296595 millones de yuanes, un aumento del 6,3 % con respecto al año anterior, del cual el valor agregado de las industrias por encima del tamaño designado aumentó en un 7,0 % con respecto al año anterior (PCCh, 2021).

Por su parte, los ingresos del presupuesto público general en 2019 fueron de 45685 millones de yuanes, lo cual representa un aumento del 1,8 % respecto al año anterior. La inversión en activos

fijos (excluidos los hogares rurales) aumentó un 5,0 % y las ventas minoristas totales de bienes de consumo aumentaron un 5,4 %, todo con respecto al año anterior. La renta disponible per cápita de los residentes fue de 22618 yuanes, un aumento del 9,0 % con respecto al año anterior: entre ellos, la renta disponible per cápita de los residentes urbanos fue de 33830 yuanes, un aumento del 7,3 % con respecto al año anterior y la renta disponible per cápita de los residentes rurales fue de 11499 yuanes, un aumento de 10,6 % con respecto al año anterior (PCCh, 2021).

Los resultados derivados de los análisis realizados, basados en la revisión bibliográfica y el análisis documental, permiten referir que el papel promotor de la Ruta de la Seda para el desarrollo de la provincia se ha hecho evidente a partir de la constatación de las siguientes realidades.

I. La conectividad de las instalaciones está aumentando gradualmente

En los últimos años, Qinghai ha aumentado continuamente la inversión y ha acelerado la construcción de infraestructuras, siendo el transporte ferroviario, por carretera y aéreo) un renglón privilegiado. Poco a poco va tomando forma la red vial de "seis verticales, nueve horizontales y 20 conexiones" y la posición estratégica de Qinghai en la red de transporte nacional es cada vez más prominente.

A finales de 2017, se abrió el ferrocarril de alta velocidad Lanxi-Ucrania y la UEM Xining-Xi'an Norte. Además, se formó gradualmente el canal logístico ferroviario que conecta Qinghai de este a oeste y del norte a Nantong.

En términos de tráfico por carretera, Lanzhou, Xining y Golmud están unidos y la red de transporte de Xinjiang también estará conectada en el futuro. A finales de 2017, las carreteras de la provincia han logrado una cobertura total: ciudades y prefecturas y todos los condados están conectados a carreteras de segundo nivel y superiores, lo que mejora en gran medida la conexión por carretera entre Qinghai y el noroeste.

Desde que los puertos de la provincia de Qinghai se abrieron oficialmente al mundo exterior en 2014, el aeropuerto de Xining, su capital, se ha abierto hacia Bangkok, Seúl, Taipei, además a Hong Kong, Tokio, Kuala Lumpur, Medina, Siem Reap, entre otras 10 rutas internacionales (regionales) como Nha Trang y Phuket. En 2019, por esta vía se materializaron un total de 1252 vuelos internacionales con 29 millones de pasajeros internacionales, un aumento del 16,1 % y 26,6 % respectivamente en relación con los años anteriores. En enero de 2020, la ruta internacional Xining-Phuket, abierta a Tailandia, fue la primera ruta internacional directa abierta en la provincia de Qinghai durante el año.

En cuanto a la informatización, unas veinte empresas de comercio electrónico han establecido sucesivamente sucursales en la provincia. El número de empresas que utilizan plataformas de comercio electrónico para realizar negocios en sus operaciones diarias ha superado las 7000; la industria de la logística en la provincia también ha entrado en un período de vigoroso desarrollo. Según los informes, la empresa líder de tecnología de comercio electrónico de China, JD.com, ha abierto un "pabellón de características locales" en la provincia de Qinghai, convirtiéndose así la provincia en la primera del oeste de China en que esta empresa incorpora características locales en su funcionamiento.

Por otra parte, en 2016, Xining, la capital provincial y ciudad central logística integral de la Franja y la Ruta, comenzó la construcción de Chaoyang, Beichuan y Doba: tres parques logísticos que integran transacciones, transporte, almacenamiento, distribución, centro de operaciones y funciones de servicio de apoyo.

II. Se han ampliado de manera integral los canales comerciales

Como consecuencia directa de la instrumentación de la Franja y la Ruta, los canales comerciales de la provincia de Qinghai han aumentado de manera considerable, así como las cifras correspondientes al comercio exterior y a la creación de empresas de capital extranjero y mixto en suelo regional.

En 2015, Qinghai estableció oficinas de enlace económico y comercial en Turkmenistán y Nepal para profundizar los intercambios económicos y comerciales con los países a lo largo de la Ruta de la Seda. En 2016 la provincia inauguró el primer vuelo, desde el oeste, entre China y Europa y a partir de entonces se han enviado contenedores estándares de productos, entre los que destacan alfombras y baya de goji. Para fines de 2017, 92 empresas (la mayoría de ellas dedicadas a la minería, la fabricación de materiales de construcción, la hotelería y la restauración) financiadas con fondos extranjeros y/o de cooperación laboral extranjera (de países desarrollados como el Reino Unido, Estados Unidos y Alemania) habían pasado la aprobación del gobierno provincial para asentarse en suelo regional.

Entre las metas de la provincia en este ámbito, se encuentra la creación de un nuevo grupo industrial ecológico de energía. Las empresas pertinentes han firmado contratos con Asia Central, Asia Meridional y otros países para construir proyectos de energía hidroeléctrica, energía solar, la refinación de granos y petróleo y el hilado de lana.

Recientemente, se han establecido en la provincia el Centro de experiencia del consumidor de alta gama Qinghai Xining, el Museo de productos básicos de importación Qinghai Youyouhai, la Tienda de productos básicos de importación de comercio internacional Qinghai Xihai y la Tienda de productos básicos de importación del puerto de Dongjiang. Además, el Centro Internacional de Marketing de Productos Especiales de Qinghai ha establecido 25 puntos de venta y sucursales en 15 países y regiones, incluidos Europa, Asia Occidental, Asia Meridional y África.

Canales importantes para mostrar el potencial comercial de la región y para coadyuvar la construcción progresiva de la marca Qinghai han sido los diversos eventos en los que la provincia se ha visto involucrada, con distintos niveles de protagonismo y participación. Entre tales eventos son dignos de destacar: la Feria de la Juventud, la Exposición de Alfombras Tibetanas y la Exposición de Qinghai, la Feria de Inversión y Comercio de Desarrollo Verde de Qinghai, la Exposición Internacional de Productos Musulmanes y Alimentos Halal de Qinghai y la Exposición Internacional de Alfombras Tibetanas de Qinghai. Por otra parte, del 29 al 31 de julio de 2016, la Exposición de Productos Destacados y Cooperación Económica y Comercial de la ciudad de Haidong, provincia de Qinghai, se llevó a cabo con éxito en Bishkek, la capital de la República Kirguisa.

III. La cooperación y la comunicación lograron resultados reales

Con el fin de integrar mejor a Qinghai en la Franja Económica de la Ruta de la Seda, el comité provincial del PCCh y el Gobierno, aceleraron los intercambios con los países y regiones a lo largo de la Franja y la Ruta, y organizaron sucesivamente los departamentos y empresas gubernamentales pertinentes para unirse a la puesta en marcha de la iniciativa. Se ha confirmado el propósito de realizar intercambios no sólo económicos y comerciales, sino también culturales y de cooperación, en el entendimiento del desarrollo mutuo de los países y regiones a lo largo de la ruta.

En 2014 la provincia de Qinghai celebró por vez primera la conferencia titulada Mesa Redonda de Cooperación Económica y Comercial del Cinturón Económico de la Ruta de la Seda, en el marco de la Exposición Internacional de Alimentos y Suministros Halal. En esta conferencia, en la que participaron 16 países de Asia Central, el Ministerio de Comercio y los líderes relevantes de las cinco provincias del noroeste, firmaron acuerdos de cooperación económica y comercial con los países invitados. Por otra parte, en 2015, los líderes del Comité Provincial del Partido de Qinghai visitaron varios países, incluidos Bielorrusia, los Emiratos Árabes Unidos y la República Checa, naciones con las que se establecieron relaciones para fomentar intercambios futuros.

IV. Florecimiento de los intercambios culturales

Debido a que Qinghai tiene una buena base histórica, sus intercambios culturales a lo largo de la Franja y la Ruta tienen ventajas nacionales e internacionales. Otro elemento en su favor sobre este tema en particular está asociado a las fuertes similitudes en cuanto a religión y etnia que comparten de manera exclusiva la provincia de Qinghai y algunos países de Asia Central y Asia Occidental. Construir un puente entre estas regiones en términos de cultura, educación, economía y comercio tiene ventajas que difícilmente puedan ser replicables.

Con el fin de impulsar los principios del espíritu de amistad y cooperación en la Ruta de la Seda, Qinghai ha llevado a cabo amplios intercambios turísticos y de cooperación. En junio de 2015, la ciudad de Xining celebró el Foro internacional de Xiadu y cooperación de las ciudades a lo largo de la Ruta de la Seda, donde se firmó el Memorando de intercambio amistoso y cooperación práctica en las ciudades a lo largo de la Ruta de la Seda con representantes nacionales y extranjeros. Así mismo, la Feria de la Juventud de 2016 celebró actividades como el Festival Cultural China-Corea y el Festival de Poesía del Lago Qinghai.

Se planifican viajes hacia España, Grecia, Turquía y Cuba, entre otros países, para llevar a cabo conferencias de promoción de proyectos turísticos, que aumentarán la popularidad de Qinghai y promueven los intercambios culturales y turísticos entre Qinghai y los países relacionados.

V. Promoción de los recursos naturales

La demanda exterior de productos agrícolas especializados y de recursos minerales de Qinghai ha aumentado significativamente, como parte del desarrollo del comercio exterior. En este contexto, ha florecido especialmente la industria de plantación de cebada de las tierras altas, y se han expandido y promovido sus productos subsidiarios. Con el desarrollo de la Ruta de la Seda, se han promovido la población local y la economía social, ante lo cual el Departamento Provincial de Tierras y Recursos de Qinghai ha desarrollado una estrategia de desarrollo sostenible de la economía, la sociedad, los recursos y el entorno ecológico de la zona a nivel de condado. Se cumplen así los requisitos y deseos del gobierno local y las personas de invertir fondos para llevar a cabo proyectos de consolidación de tierras, mejorar la tasa de utilización de tierras locales, aumentar la tierra cultivable efectiva, fortalecer la construcción de infraestructura de tierras agrícolas, mejorar las condiciones de producción agrícola.

El aumento de la eficiencia agrícola y los ingresos de los agricultores han proporcionado una base sólida para el desarrollo de la agricultura moderna y han aliviado la tensión entre las personas y la tierra. En estos momentos se trabaja en la mejora de la tecnología de siembra, la planificación de algunas áreas como la principal base de materia prima de la industria del vino de cebada de las tierras altas para continuar satisfaciendo la gran demanda de productos especiales de la provincia de Qinghai en el contexto de la Ruta de la Seda.

Solamente en 2019, la División de Responsabilidades de Grandes Anteproyectos en la Provincia, de la Oficina General del Gobierno Popular de la provincia de Qinghai, promovió un total de 100 anteproyectos que involucran principalmente 8 aspectos como conservación del agua, transporte, energía, información, infraestructura urbana, desarrollo industrial, protección ecológica y mejora de los medios de vida de las personas, con un total estimado inversión de 892 mil millones de yuanes (ver adjunto para más detalles). Entre ellos se cuentan 7 proyectos de infraestructura para la conservación del agua con una inversión total estimada de 86,1 mil millones de yuanes; 22 proyectos de infraestructura de transporte con una inversión total estimada de 304,7 mil millones de yuanes; 11 proyectos de infraestructura energética con una inversión total estimada de 283,8 mil millones de yuanes; 3 proyectos de infraestructura de información, con una inversión total estimada de 3400 millones de yuanes; 12 proyectos de protección ecoambiental con una inversión total estimada de 54,8 mil millones de yuanes; 9 proyectos de infraestructura urbana con una inversión total estimada de 95,8 mil millones de yuanes; 24 proyectos de desarrollo industrial con una inversión total estimada de 47,7 mil millones de yuanes; 12 proyectos de mejora de los medios de vida de las personas, con una inversión total estimada de 15600 millones de yuanes.

Ahora bien, más allá de estos loables hechos que marcamos sobre el relativo desarrollo de Qinghai y su consolidación como espacio para el intercambio y la cooperación, aún en el contexto de la Ruta de la Seda son varios los obstáculos que enfrenta la región y que ponen coto a sus ansias de progreso.

1. Construcción insuficiente de infraestructura turística
2. Oferta de turismo cultural débilmente estructurada
3. Baja competitividad
4. Carencia de una marca turística

Para lograr una transformación económica estructural relativamente rápida que se base en el óptimo aprovechamiento de las potenciales oportunidades de la Nueva Ruta de la Seda, es preciso adoptar

una serie de contramedidas de desarrollo económico que comprende, al menos, los siguientes aspectos.

I. Construcción de ciudades y pueblos a lo largo de la ruta

La mayoría de las ciudades de Xining, Haidong, Golmud, Delingha, Jiegu y otras, de Qinghai, tienen una larga historia de desarrollo y siguen siendo importantes centros de transporte, parques industriales, proyectos de energía, comercio exterior e instalaciones turísticas en la región. Qinghai debe acelerar la construcción de infraestructura urbana, mejorar los planes de desarrollo urbano, mejorar las condiciones de las carreteras y la infraestructura de tratamiento de aguas residuales en Xining, Haidong y otras áreas urbanas, y construir una ciudad habitable; aumentar la inversión en áreas verdes, carreteras y comunicaciones en ciudades como Golmud y Delingha. Sentar las bases para la transferencia y modernización industrial, acelerar el desarrollo de las pequeñas ciudades, crear una marca moderna de pequeñas ciudades con características nacionales y sentar una base sólida para expandir el mercado turístico local.

II. Mejorar el nivel de comercio exterior

Para que Qinghai se integre en la Franja Económica de la Ruta de la Seda es necesario que potencie su propia estructura de comercio exterior, forme una industria superior para las exportaciones y se convierta en una base de fabricación y exportación de productos. Según los recursos naturales de Qinghai, las condiciones culturales y las condiciones reales de los países a lo largo de la Ruta de la Seda, Qinghai debería acelerar el desarrollo de una industria halal orientada a la exportación y convertir Xining en una base de producción y exportación de ropa, alimentos y artículos religiosos musulmanes; Yiminhe, Xunhua, Hualong, Guide, Qaidam y otras regiones centrales, deberían formar bases de producción y procesamiento de productos verdes, y exportar alimentos verdes y saludables a los países de Asia Central; debería también tomar Longwu Town y Jiegu como núcleo, y construir una base de producción de suministros budistas que utilice la Nueva Ruta de la Seda desde Xining hasta Nepal a través de Lhasa, para vender estos productos a países y regiones budistas del sur de Asia.

III. Fortalecer la construcción de infraestructura de transporte

En la provincia de Qinghai, la construcción de transporte básico entre ciudades y provincias se ha desarrollado a gran escala bajo la política estratégica de desarrollo occidental y los planes de

integración a la Nueva Ruta de la Seda, pero obviamente está rezagada con respecto a sus áreas aledañas, más desarrolladas en términos de construcción de ferrocarriles, carreteras, aviación civil y transporte urbano.

Para promover eficazmente el desarrollo de los recursos naturales rurales en la provincia de Qinghai, es necesario fortalecer la infraestructura, especialmente la construcción de instalaciones de transporte de infraestructura urbana y rural. Una infraestructura de transporte sólida puede compensar rápidamente la falta de ventajas geográficas y la baja eficiencia en las zonas rurales de la provincia en el contexto de la Ruta de la Seda. En esta etapa, la provincia de Qinghai debe aprovechar al máximo las oportunidades de la época: pudiese crear centros ferroviarios, sucursales de aeropuertos, carreteras provinciales y nacionales y otras instalaciones de transporte que conecten las áreas rurales de la provincia de Qinghai con la ruta principal de la Ruta de la Seda. En particular, es necesario fortalecer los vínculos con provincias fronterizas como Xinjiang y el Tíbet y, de ese modo, expandirse completamente. Qinghai puede convertirse en una estación de relevo que conecta el suroeste de China con los países de Asia Central.

IV. Integrar recursos e implementar la supervisión de protección ambiental

Primeramente, es necesario implementar estudios de recursos en las zonas rurales de la provincia de Qinghai, a partir de la investigación de campo, la gestión estadística de los activos naturales, la realización de encuestas a nivel de condado e inspecciones a nivel provincial. Así mismo, urge llevar a cabo un buen trabajo de planificación y desarrollo de los recursos naturales en las zonas rurales de la provincia, tomar el pensamiento estratégico del desarrollo sostenible como una base importante y optimizar el desarrollo territorial como el objetivo principal. Que en las zonas rurales de la provincia se planifiquen una serie de áreas que puedan satisfacer plenamente las necesidades de desarrollo de recursos y que, a la vez, cumplan con las leyes y reglamentos relacionados con la protección y el desarrollo de los recursos naturales.

Además, los departamentos pertinentes deben implementar tareas de inspección y rectificación de la protección ambiental en las zonas rurales. De acuerdo con el principio de "quien destruye, quien controla", instar a los gobiernos locales, empresas mineras y unidades de prospección geológica a completar la restauración ambiental y asegurar que las tareas de rectificación se completen según sea necesario.

Los impactos generados por la inserción de la provincia en el área de influencia de la Ruta de la Seda han desencadenado un conjunto de impactos positivos que, acorde a la visión nacional, conducen a la reducción de la pobreza y las desigualdades regionales, en un entorno de presiones competitivas; sin embargo, el camino por recorrer implica redireccionar las acciones hacia la minimización de los impactos negativos para garantizar un desarrollo sostenible a mediano y largo sin que las dimensiones social y ambiental queden en el estanco de la promoción integral regional.

Las históricas desigualdades de la región occidental china están siendo progresivamente superadas, gracias a los programas gubernamentales y al impulso generado por la Nueva Ruta de la Seda, que ha permitido aprovechar el potencial de los recursos naturales y culturales para el desarrollo local regional. La provincia de Qinghai se encuentra bajo una presión competitiva obvia para apropiarse de las oportunidades que genera la Ruta de la Seda en busca del desarrollo económico. A su estado de desarrollo actual (e histórico) se le ha llamado "pobreza opulenta", precisamente por la incapacidad manifiesta de convertir su caudal de recursos en riquezas.

Para lograr una transformación económica estructural relativamente rápida que se base en el óptimo aprovechamiento de las potenciales oportunidades de la Ruta de la Seda, es preciso implementar una serie de contramedidas de desarrollo económico que comprende la promoción de la construcción de ciudades y pueblos a lo largo de la Ruta, la mejora del nivel de comercio exterior y el incremento a la protección del medioambiente.

Las acciones que se proponen intentan aprovechar las oportunidades que genera un programa que articula la voluntad política con la realidad del panorama económico en el marco local para lo cual se precisa la participación activa de los actores regionales, de manera que se produzcan los beneficios previstos en el contexto de la Nueva Ruta.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Acuña Ortigoza, M., Aguirre Saavedra, E., Ávila Ramírez, P., & Mendoza Vera, A. (2018). Ruta de la seda. Nuevas alianzas para la participación de América Latina. *Revista Venezolana de Gerencia*, 23(83), 530-542.

<https://produccioncientificaluz.org/index.php/rvg/article/view/24262>

Banco Mundial. (2006). *Informe sobre el desarrollo mundial: Equidad y Desarrollo*. Banco Mundial / Mundi-Prensa / Mayol Ediciones.

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/233841468337796448/pdf/322040SPANISH0101OFFICIAL0USE0ONLY1.pdf>

Cao, X., Teng, C., & Zhang, J. (2021). Impact of the Belt and Road Initiative on environmental quality in countries along the routes. *Chinese Journal of Population, Resources and Environment*, 19(4), 344-351. <https://doi.org/10.1016/j.cjpre.2022.01.007>

Ji, J., & Wang, D. (2022). Regional differences, dynamic evolution, and driving factors of tourism development in Chinese coastal cities. *Ocean & Coastal Management*, 226, 106262. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2022.106262>

Lahtinen, A. (2010). *Governance Matters: China's Developing Western Region with a Focus on Qinghai Province* (Vol. 11). The Institute for Asian and African Studies. <https://researchportal.helsinki.fi/en/publications/governance-matters-chinas-developing-western-region-with-a-focus-2>

Li, S., & Xu, Z. (2008). *The Trend of Regional Income Disparity in the People's Republic of China* (ADB Institute Discussion Paper No. 85). Asian Development Bank. <https://www.adb.org/publications/trend-regional-income-disparity-peoples-republic-china>

Maiza, A., & Bustillo, R. (2016). Reformas sociales en China: 2016-2020. *Problemas del Desarrollo*, 47(187), 9-35. <https://doi.org/10.1016/j.rpd.2016.08.009>

PCCh. (2021). *Resolución del Comité Central del PCCh sobre los importantes éxitos y las experiencias históricas del Partido en su centenaria lucha* (VI Sesión Plenaria del XIX Comité Central del PCCh). Partido Comunista de China. <https://politica-china.org/secciones/resolucion-del-comite-central-del-pcch-sobre-los-importantes-exitos-y-las-experiencias-historicas-del-partido-en-su-centenaria-lucha>

PMA. (2017). *Plan estratégico para China (2017-2021)* (Primer período de sesiones ordinario de la Junta Ejecutiva). Programa Mundial de Alimentos. https://executiveboard.wfp.org/es/document_download/WFP-0000037295

PNUD. (1994). *Informe sobre Desarrollo Humano*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo. <https://hdr.undp.org/system/files/documents/hdr1994escompletonostats.pdf>

Schulz, J. S. (2019). La Nueva Ruta de la Seda: Universalismo y pluriversalismo para un nuevo orden mundial. *Jiexi Zhongguo*, (32), 24-46.

<https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/library?a=d&c=arti&d=Jpr13112>

Vázquez Rojo, J. (2021). Fortalezas y límites de la economía china en su inserción en el orden internacional. *Sociología Histórica*, 11(2), 107-132. <https://doi.org/10.6018/sh.485891>

Wang, S., & Blasco, D. (2022). East meets West: Spiritual tourism in Chinese protected areas. *Annals of Tourism Research Empirical Insights*, 3(1), 100035.

<https://doi.org/10.1016/j.annale.2022.100035>

Yeung, Y., & Shen, J. (2004). *Developing China's West: A Critical Path to Balanced National Development*. Chinese University Press.

Conflicto de intereses

Los autores declaran no tener conflictos de intereses.

Contribución de los autores

Kang Min diseñó el estudio, estuvo implicada en la recogida, el análisis e interpretación de los datos y elaboró el borrador.

Maité Echarri Chávez estuvo implicada en el análisis e interpretación de los datos y elaboró el borrador.

Ambas autoras revisaron la redacción del manuscrito y aprueban la versión finalmente remitida.



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional