

Globalizar la cooperación en turismo. La experiencia china de la Nueva Ruta de la Seda

Kang Min, Maité Echarri Chávez
y Clemente Hugo Ramírez Frías

Globalizar la cooperación en turismo. La experiencia china de la Nueva Ruta de la Seda

Kang Min¹, Maité Echarri Chávez² y Clemente Hugo Ramírez Frías³

Resumen

A diferencia de la globalización neoliberal que traslada el monopolio transnacional georeferenciando modelos de ocupación y usos, la Nueva Ruta de la Seda que potencia la República Popular China propone un modelo transfronterizo de cooperación turística que se visibilice en un continuum que no distinga núcleos y periferias y con ello intenta evitar la acumulación y concentración de capital, así como la estandarización y homogenización de la oferta, la cual se particulariza de acuerdo con el producto local – territorial. La investigación que se presenta resume en apretada síntesis los resultados asociados a una amplia búsqueda bibliográfica y documental, que tiene como objetivo definir las bases del modelo turístico asociado a la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda. Con el sustento metodológico de métodos científicos de nivel teórico, los resultan caracterizan los impactos derivados de la instrumentación y puesta en marcha de la plataforma programática, destacando la importancia de la proyección política y gubernamental en dichos resultados.

Palabras claves: turismo, cooperación, globalización, Nueva Ruta de la Seda, China.

¹ Universidad de La Habana, La Habana, Cuba. kangmin200887@aliyun.com

² Universidad de La Habana, La Habana, Cuba. maite_echarri@ftur.uh.cu

³ Universidad de La Habana, La Habana, Cuba. clemenhugo@ftur.uh.cu

Introducción

A la variedad de cambios que se han producido desde la segunda mitad del siglo XX en los ámbitos económico, cultural, político y social que ha conllevado a la integración e interconexión entre las diferentes naciones y regiones del mundo se le conoce como globalización. Este término, a decir de Guttal (2007), ha dado forma a la contemporaneidad a partir de la disminución de las fronteras nacionales y geo-políticas en la cada vez mayor circulación transnacional de bienes, servicios y capitales. La creciente homogeneización de los gustos de los consumidores, la consolidación y expansión del poder corporativo, el fuerte aumento de la riqueza y la pobreza, la “McDonaldisation” de los alimentos y la cultura, y la creciente ubicuidad de las ideas democráticas liberales, de una u otra manera, se atribuyen a la globalización. Es el proceso por el cual se hallan crecientemente integradas las economías del mundo, en particular a través del comercio, la tecnología y los flujos financieros, pero también a través de los movimientos de conocimientos y personas, en cuyo caso el turismo juega un papel de vital importancia.

El turismo se ha convertido en un mecanismo que el Estado utiliza para generar un crecimiento económico, estrechamente ligado a la fuerza globalizadora, donde el crecimiento de los países subdesarrollados depende de la demanda de bienes y servicios de los desarrollados. En ese sentido, el Estado a través de una política económica neoliberal y la globalización económica como estrategia, asegura las condiciones organizacionales y estructurales para que la inversión de las empresas transnacionales, a través de los canales de distribución y la conformación de grupos y mercados, fortalece el modo de producción capitalista y enfatiza la concentración y centralización del capital (Palafox, 2013).

Detenernos en la geografía de los flujos turísticos internacionales y en el total de turistas internacionales (figura 1), demuestra que el turismo es un sector estratégico para globalizar tendencias que se gestan en el imaginario social y que, por supuesto, son transversales a todo ámbito del desarrollo, en el que se destacan los flujos monetarios vinculados a los ingresos por este concepto.

Figura 1: Llegadas de turistas internacionales (millones) e ingresos por turismo internacional (miles de millones de USD)



Fuente: OMT (2020)

En contraposición a la hegemonía y estandarización turística, desde la cooperación internacional, de acuerdo con Gascon, Morales y Tresserras (2013), cada vez es más común encontrar intervenciones destinadas a poner en valor el patrimonio de una localidad o territorio, a modernizar las políticas de instituciones públicas de turismo, a la creación de infraestructuras de transporte como aeropuertos o puertos deportivos, a la formación de recursos humanos, a la implementación de emprendimientos de turismo comunitario, al impulso de nueva modalidades turísticas, o a la defensa de los derechos de la población autóctona afectada por el desarrollo turístico.

La Nueva Ruta de la Seda: antecedentes y principios

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 (RPC) 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, respectivamente.⁴ Ambos proyectos por separado, y su conjunción en una plataforma articulada estratégicamente —llamada indistintamente como Nueva Ruta de la Seda o la Franja y la Ruta—, modernizan, expanden y recontextualizan, por tierra y por mar, una red histórica de rutas para el comercio que se extendió desde el siglo I a.C. por todo el continente asiático, conectando China, Mongolia, el subcontinente indio, Persia, Arabia, Siria, Turquía, Europa y África y que tenía a la seda como el producto favorito (Schulz, 2019, s/p).

Si bien el concepto de la Ruta de la Seda fue empleado en el discurso de la política exterior de China durante la década de los años noventa y la primera década del 2000 no es hasta el 2013, seis meses después de que Xi Jinping asumiera la presidencia de China, que el término deja de ser visto como una denominación que hace referencia a lugares, monumentos o ruinas del pasado y comienza a indicar una dirección hacia el futuro (Rocha Pino, 2016). Al día de hoy, más que el eje de las políticas interior y exterior de China, la Nueva Ruta de la Seda, propone una nueva configuración cultural-política-económica con implicaciones profundas en las escalas nacional, regional y global que algunos autores han caracterizado como “la primera estrategia de desarrollo global de igualdad y beneficio mutuo presentada por la sociedad humana” (Xiaomei, 2017, p.2)⁵

Este proyecto chino está basado en la defensa de un sistema económico mundial de tipo abierto y en la materialización de un desarrollo diversificado, independiente, equilibrado y sostenible. Además, está destinado a promover la cooperación pacífica y el desarrollo mancomunado a nivel internacional, en el marco de una cooperación regional —consistente en seis corredores, seis rutas, múltiples países y múltiples puertos⁶—, pública, transparente y

⁴ 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)

⁵ Algunos especialistas en Política Internacional han señalado que la actual formulación del concepto de una Nueva Ruta de la Seda se puede entender como parte de una reacción a un proyecto de la política exterior estadounidense, denominado “Iniciativa de la Ruta de la Seda”, introducido en 2011 por la Secretaria de Estado de los Estados Unidos, Hillary Clinton (Fallon, 2015).

⁶ Los “seis corredores” se refieren a los seis grandes corredores de cooperación económica internacional: China-Mongolia-Rusia, China-Asia Central-Asia Occidental, China-Península Indochina, China-Pakistán, Bangladesh-China-la India-Myanmar, así como el Nuevo Puente Continental Euroasiático. Las “seis rutas” se

abierta, que aporta energía positiva a la paz y el desarrollo mundial" (Oficina del Grupo Dirigente de Fomento de la Construcción de la Franja y la Ruta, 2017).

Concretamente, ello sería posible a través de cinco principios:

- 1) la coordinación de políticas: fortalecer la cooperación y construir activamente un mecanismo intergubernamental de comunicación e intercambio de macro políticas a múltiples niveles. Los países a lo largo de la Ruta pueden completar intercambios y acoplamiento sobre estrategias y contramedidas de desarrollo económico y formular conjuntamente planes y medidas para promover la cooperación regional;
- 2) la inversión en infraestructuras (viales y logísticas) que —a través de diferentes megaproyectos de ingeniería terrestre y portuaria— conecten a los países implicados, no solo a través de la construcción y modernización de carreteras, líneas de ferrocarril y canales portuarios, sino también de arterias energéticas y de telecomunicaciones (fibra óptica);
- 3) la remoción de los obstáculos fronterizos al comercio, la agilización de los procesos aduaneros, el establecimiento de "ventanillas únicas" y de zonas de libre comercio;
- 4) la cooperación económica: es imprescindible promover la fluidez comercial, en aras de facilitar las inversiones y el comercio;
- 5) la unión de voluntades del pueblo: continuar, transmitir y difundir el espíritu de amistad y cooperación.

Un factor a considerar como parte de los elementos distintivos de este gran proyecto de la RPCh es el hecho de que no solo tiene implicaciones económicas, sino que se hace extensiva a intercambios culturales abiertos e inclusivos. La Nueva Ruta de la Seda potencia desde sus

refieren a los ferrocarriles, las carreteras, el tráfico marítimo, la aviación, los oleoductos y gasoductos y la red de información espacial que constituyen el contenido principal de la interconexión e intercomunicación en infraestructuras. Por "múltiples países" se entiende el primer grupo de países en realizar la cooperación. "Múltiples puertos" se refiere a varios puertos de cooperación que garantizan la fluidez y la seguridad de una gran vía de transporte por el mar.

inicios la cooperación internacional en las áreas de educación, ciencia, tecnología, cultura, deporte, turismo, protección medioambiental, salud, medicina tradicional china, a través de la creación de mecanismos oficiales y no gubernamentales.

“A pesar de tratarse de un proyecto en desarrollo y no totalmente consolidado — permaneciendo muchas iniciativas todavía en fase de mera proposición e incluso objeto de cuestionamiento—” (Rodríguez Bausero, 2018, p.7), algunos académicos han reconocido en la Nueva Ruta de la Seda a “la mayor iniciativa geoeconómica de la actualidad” (Parra Pérez, 2017). Según Rocha Pino (2016, p.103), “sobrepasa los alcances de un tratado de libre comercio, al enfocarse en un conjunto de proyectos (...) con la finalidad de aumentar los flujos comerciales (y superar las barreras físicas que los puedan limitar) y, finalmente, estructurar las condiciones para una nueva normatividad comercial”.

Esta iniciativa china, sin embargo, no debe entenderse como un fenómeno aislado dentro de la política internacional del Gigante asiático. Más allá del interés de la nación por expandir su influencia fuera de fronteras, como parte de una estrategia "hacia afuera" iniciada en 1999 (Djankov, 2016), principalmente orientada hacia occidente, o de "marcha hacia el oeste" (Grieger, 2016), ha sido señalado con anterioridad cómo esta iniciativa se apoya en una serie de principios de relacionamiento exterior con raíces en las bases culturales del país. Se basa, en particular, en los Cinco Principios de Coexistencia Pacífica, que se alinean con el pensamiento y la obra de Deng Xiaoping, ratificados por el presidente Xi Jinping (2017, p.52) durante el XIX Congreso del Partido Comunista Chino (PCCh):

- 1) Respeto mutuo de la soberanía e integridad territorial;
- 2) Práctica mutua de la no agresión;
- 3) No interferencia en los asuntos internos de otros Estados;
- 4) Igualdad y beneficio mutuo; y
- 6) Coexistencia pacífica

A su vez, la iniciativa de la Franja y la Ruta forma parte de una planificación más general elaborada por China, plasmada en el XIII Plan Quinquenal de la RPCh — correspondiente al período entre el 2016 y el 2020, aprobado en la Quinta Sesión Plenaria del Comité Central del PCCh, en octubre de 2015—, como modo de alcanzar una mayor integración con el exterior y el desarrollo de una economía más sofisticada y abierta (Comité Central Del Partido Comunista de China, 2016).

Para la economía nacional, entonces, la puesta en práctica de la Nueva Ruta de la Seda supone el espaldarazo a uno de los mayores objetivos estratégicos del Estado chino a lo largo de su historia: la Revitalización de la nación. Ello se materializa en la prioridad gubernamental, de cara al 2020, de duplicar el PIB y la renta per cápita de la población urbana y rural correspondientes al 2010 (Xi Jinping, 2014), en aras de realizar el “sueño chino” de “culminar la construcción integral de una sociedad modestamente acomodada (..) y, para mediados de siglos, concluir la transformación de nuestro país en un país socialista moderno, próspero, poderoso, democrático, civilizado y armonioso”⁷.

En este sentido, adquiere especial significación la prioridad del gobierno chino, que expresa tanto en su XIII Plan Quinquenal como en las formulaciones oficiales en torno a la Nueva Ruta de la Seda, de reducir las brechas de ingresos entre regiones y asignar mayor importancia a las comunidades chinas que se encuentran fuera de fronteras, dotándolas de un rol más activo y participativo en la revitalización de la nación. A pesar de que la región occidental ha sido el núcleo del Plan de Desarrollo del Oeste —o Estrategia de Desarrollo Occidental (*Xibu Da Kaifa*)— implementado por Beijing a partir del año 2000, consistente en un programa de inversiones en educación, infraestructura y desarrollo industrial, aún la nación asiática no ha logrado del todo el objetivo de reducir la diferencia entre oriente y occidente. De ahí la importancia de la Nueva Ruta de la Seda como plataforma estratégica que confiera prosperidad económica y comercial, a partir de la implementación de estrategias

⁷ Una nota publicada por AFP con informaciones de la Oficina Nacional de Estadísticas señaló que, pese a la pandemia, China registró en 2020 un crecimiento positivo del 2,3%, aunque se trata del ritmo más débil en más de 40 años. Durante el primer trimestre de 2020, China sufrió una caída histórica del crecimiento (-6,8%); solo la mejora progresiva de las condiciones sanitarias hizo que el PIB repuntara hasta llegar, en el último trimestre de 2020, a 6,5%, similar al nivel de antes de la pandemia. A pesar de que esta realidad se distancia mucho de lo proyectado para la economía nacional en condiciones de normalidad, no se puede dejar de mencionar que la cifra alcanzada hacia finales de año es todo un logro. (Cfr. APF, 2021).

que transfieran el exceso de capacidad en las áreas costeras hacia el occidente y la zona central.

La Nueva Ruta de la Seda: un modelo de cooperación para el desarrollo turístico

El desarrollo turístico como parte de la Iniciativa es un importante instrumento de conexión entre Asia y Europa que desde su concepto debía hacer alusión a una marca unificada aun cuando su desarrollo debía tener en cuenta las diferencias regionales que permitirían la configuración de dos secciones (este y oeste). Para ello resulta necesario hacer de la plataforma una línea multicentro, donde coexistieran muchas ciudades turísticas a partir de la construcción de una serie de círculos turísticos regionales a lo largo de la planificación urbana central que a su vez diera lugar, también, a la emergencia de múltiples atracciones de manera dispersa a través de las cuales fortalecer la integración de los recursos. (ZONGZHE et al, 2018)

Los especialistas se han referido a la Ruta de la Seda como marca mundial con gran potencial para ser utilizada en términos de marketing. “La marca Ruta de la Seda, en cuanto a turismo se refiere, funciona como marca paraguas, que puede acoger multitud de marcas de destinos con diferentes productos de cultura, paisaje, turismo activo, aprendizaje o, incluso MICE” (Cambrils, 2018, p.55). Sin embargo, su influencia para el sector turístico chino no se limita ni a las potencialidades que ofrece la marca en términos de marketing ni al mercado crecimiento de la economía turística asociada. El resurgir de la Ruta de la Seda como parte de la estrategia de desarrollo y de apertura integral y a largo plazo es sin dudas el andamiaje que sirve de sustento y trasfondo a las más recientes estrategias de desarrollo turístico ideadas en China en los últimos años.

Como estrategia de desarrollo global, la Ruta implica el surgimiento de nuevos paradigmas a través de los cuales entender casi todas las aristas de relacionamiento y desarrollo posibles para una sociedad, sugiriendo nuevas maneras de entender la práctica turística como ese sector capaz de sintetizar, manifestar y exportar los valores intrínsecos de la sociedad que lo practica.

Solo por citar un par de proyectos, comentaremos que esta propuesta comenzó a cristalizar en resultados concretos cuando, a principios del año 2016, se anunció que un tren de contenedores que partió de la ciudad de Yiwu, en la provincia oriental china de Zhejiang, recorrería más de 10,000 km hasta llegar a su destino final en Irán, luego de atravesar Kazajstán y Turkmenistán (Xinhuanet, 2016). A su vez, en abril de 2018 se inauguró la primera línea centroeuropea que permitió el recorrido, en 16 días, de los 11, 000 km que separan Tangshan, en la provincia china de Hebei, de la ciudad de Amberes, en Bélgica (Zhuangzi, 2018).

De acuerdo con el informe de diciembre de 2019 del Grupo Regional sobre Financiamiento e Infraestructura (GREFI, 2019, p.21), la Nueva Ruta de la Seda cuenta ya con 58 países socios, “incluidas potencias tales como Alemania, Francia, Reino Unido, España y Brasil, aunque la Iniciativa involucra directa o indirectamente a más de 120 países, incluyendo a varios países de América Latina y el Caribe”. Esta realidad desborda las primeras proyecciones realizadas, pues, inicialmente, los beneficios de esta cooperación se harían extensivos a 65 países, ubicados principalmente en Asia, Europa y África, los cuales representan, por sí solos, el 56% de la población global y abarcan en territorio el 75% de las reservas de energía (gas y petróleo) y materias primas como acero, metales no ferrosos y vidrio (Schulz, 2019).

Frente a un mercado enorme, empresas de turismo nacional han desarrollado una gran cantidad de rutas relacionadas con el turismo de la Nueva Ruta de la Seda, han optimizado el mercado con grupos turísticos de alta calidad y han establecido una variedad de productos turísticos no tradicionales, como recorridos en profundidad en destinos emergentes. Datos del Ministerio de Cultura y Turismo (2018) arrojaron que durante el período del XIII Plan Quinquenal, China debía enviar más de 200.000 millones de dólares en consumo turístico a países y regiones a lo largo de la Franja y la Ruta, y que el número de turistas de China que viajan a países a lo largo de la Nueva Ruta de la Seda ha ido aumentando año tras año, de 15,49 millones en 2013 a 27,41 millones en 2017 (un aumento del 77% en cinco años, con una tasa de crecimiento anual promedio del 15,34%).

Según las predicciones, los países a lo largo de la Franja y la Ruta superarán a Japón y Estados Unidos como destino turístico extranjero preferido por los turistas chinos. El

desarrollo de las empresas turísticas ha permitido que Croacia, Marruecos, Ucrania y otros destinos de nicho entren gradualmente en la vista de más turistas chinos, agregando nuevos aspectos destacados al mercado del turismo emisor.

A su vez, la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda ha impulsado el crecimiento del turismo receptor en China, entendido como un símbolo central de la competitividad internacional del turismo y un área clave de la exportación de servicios turísticos. A juzgar por los datos públicos, los países relacionados con la Franja y la Ruta, como Vietnam, Rusia, Malasia, Filipinas, Singapur, India e Indonesia, se ubicaron entre los 17 principales países de origen de los turistas entrantes en 2018.⁸

Los mayores hitos alrededor de la gestión y la innovación turísticas relacionadas con el basamento conceptual de la Franja y la Ruta se pueden resumir, a nuestro juicio, en un modelo de desarrollo turístico que relaciona los siguientes aspectos: la promoción un nuevo concepto territorial, el impulso a diversas y modernas estrategias turísticas de alcance nacional y el impulso a la construcción de plataformas para la cooperación turística, los cuales se caracterizan a continuación.

Promoción de un nuevo concepto territorial basado en la integración transfronteriza y transregional

El concepto territorial de la Franja y la Ruta entiende a la región más allá de las fronteras nacionales o los límites de las divisiones administrativas de cada una de las regiones implicadas. Para asentar esta concepción, es necesario promover la construcción de áreas turísticas sin barreras a lo largo de la Ruta de la Seda y de la Ruta de la Seda Marítima del Siglo XXI, así como la formulación de planes turísticos que abarquen distintos territorios y que promuevan el turismo de cruceros.

⁸ Según informaciones del Anuario estadístico de turismo y patrimonio cultural chino correspondiente al 2020, entre el 2014 y el 2019, los ingresos totales por turismo a nivel nacional fueron de 30.55 billones de yuanes, para un aumento de 2.9 billones de yuanes entre los ingresos correspondientes al 2014 y al 2019 (un 77.7%) (OFICINA DE ESTADÍSTICAS, 2020)

Esto llevará al diseño y desarrollo conjunto de productos turísticos que vinculen varios territorios y que propongan múltiples paradas, y a través de los cuales se puedan visualizar las características históricas, étnicas y naturales particulares de cada región, utilizando la cultura de la Ruta de la Seda como eje central. Se trata de crear un espacio turístico continuo con características externas y funciones internas complementarias, convirtiéndose en un área de turismo cultural integral, a la vez que un área experimental de turismo transfronterizo, a partir de la combinación, en la oferta, de múltiples productos en múltiples territorios, o de múltiples recorridos en un lugar y múltiples recorridos en un día. La estrategia consiste en hacer que la Ruta de la Seda se extienda más allá de los simples productos turísticos y las rutas turísticas tradicionales, y en dar a la industria del turismo nuevas ideas para promover la integración transregional.

Por supuesto, este *desiderátum* no podrá realizarse en tanto no se implementen medidas como la expedición de una visa unificada, similar a la de la Unión Europea, que permita la libre circulación a través de la región. Conscientes de la necesidad de avanzar progresivamente en esa dirección, algunos gobiernos han flexibilizado restricciones de visados, con intención, también, de fomentar el tráfico entre los países de la Nueva Ruta y potenciar el aumento coordinado del turismo emisor regional. China, consolidando su liderazgo en la zona, ha implementado medidas en esta dirección con países como Canadá, Japón, Gran Bretaña, Estados Unidos, India, Corea, Australia, los países de la ASEAN⁹, entre otros (Xiaomei, 2017). Otra veintena de países, entre ellos Emiratos Árabes Unidos, Irán y Tailandia, han concedido unilateralmente la exención de visado a ciudadanos chinos o la concesión de visado en el momento de entrada en su territorio.

Es válido también reconocer en los acuerdos de cooperación entre Asia-Europa, China-Kazajstán, la cooperación turística entre países en la cuenca del río Lancang-Mekong en el sudeste asiático y la cooperación turística entre China y ASEAN. Los países implicados han demostrado estar a favor de la colaboración conjunta en el sector. Algunos factores que lo hacen posible son: la proximidad geográfica, la existencia de transporte conveniente y las estructuras similares en cuanto a la tenencia de recursos naturales y culturales.

⁹ Los países que conforman la ASEAN son: Indonesia, Filipinas, Malasia, Singapur, Tailandia, Vietnam, Brunei Darussalam, Camboya, Laos y Myanmar, según información de la página oficial. (ASEAN, s/f).

En ese sentido, es importante pensar en la interconexión de infraestructuras como la premisa y la base de realización de la iniciativa de la Franja y la Ruta, de ahí que mejorar la capacidad de conexión de tráfico sea un área prioritaria en la estrategia. Es necesario agilizar el diseño de la infraestructura y fortalecer la planificación general, de modo que sea posible la ejecución de los proyectos de manera colaborativa e inmediata. La Nueva Ruta de la Seda se establece de acuerdo con las necesidades de los turistas y sus trayectorias de movimiento. Sobre la base de las instalaciones especiales de alojamiento y transporte (trenes especiales, vuelos chárter, lugares escénicos y campamentos autónomos), se construirá el turismo de la Franja y la Ruta y se consolidará el nuevo patrón espacial.

Promoción de nuevas estrategias turísticas de alcance nacional

Si bien las premisas para el cambio de enfoque del turismo se estaban trabajando desde la Tercera y Cuarta sesiones plenarias del Comité Central y el 18^{vo} Congreso Nacional del PCCh (2012), cuando se señaló al turismo como una “industria integral”, el gran momento de la ruptura aconteció cuando, en agosto de 2015, Li Jinzao, director de la Administración Nacional de Turismo, durante la Conferencia Nacional de Turismo, presentó la Estrategia 515 para el desarrollo turístico de China, para ser implementada entre dicho año y el 2018. Esto dio lugar a que el Gobierno propusiera, claramente, la meta nacional de que el turismo se convirtiera, en el 2020, en una industria pilar estratégica de la economía nacional, a la vez que una industria de servicios moderna, según se hizo notar en la publicación del XIII Plan Quinquenal (2016 - 2020).

La Estrategia 515 (Administración Nacional de Turismo, 2015) presentó los cinco objetivos principales de la industria del turismo de China, encaminados a construir un sector civilizado, ordenado, seguro, conveniente y próspero. Además, señaló las diez mejores acciones para el turismo y promulgó 52 medidas para promover la transformación y modernización del sector, en aras de mejorar la calidad y la eficiencia, acelerar el proceso de modernización, informatización e internacionalización del turismo. Entre ellas, se promulgó “la revolución nacional de los baños turísticos”, todo un hito dentro de la historia del desarrollo social y cultural de China.

Como consecuencia directa, en 2016, la industria del turismo chino había contribuido con un 11% a la economía nacional; hacia finales de 2017, a dos años de haber sido lanzada, 5 millones de personas pobres en todo el país habían salido de la pobreza a través del turismo, y 62 de los documentos emitidos por el Comité Central del Partido y el Consejo de Estado se referían al sector. Por otra parte, la Administración Nacional de Turismo y los ministerios y comisiones pertinentes habían publicado conjuntamente 19 documentos especiales, y doce avances habían sido logrados.

Para la práctica y gestión del turismo, no obstante, la puesta en marcha de la Estrategia derivó en la emergencia de otras nuevas estrategias para el desarrollo del turismo moderno chino que no solo están en total sintonía con la Franja y la Ruta, sino que son la garantía y la condición de posibilidad para el cumplimiento a nivel nacional de las premisas de la iniciativa regional. Es el caso de la estrategia del “turismo global”, que implica el salto del turismo tradicional a la planificación del turismo moderno y del turismo pequeño al turismo a gran escala, a raíz de un cambio estratégico en los conceptos de desarrollo (Administración Nacional de Turismo, 2017).

Otras estrategias derivadas de la base conceptual de la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda lo constituyen la estrategia de la “diplomacia turística” (Xingbin, 2015) y la “estrategia de la integración y la cooperación turísticas regional” (Comité Central Del Partido Comunista de China, 2019). Ambas se sustentan en la idea del turismo como un medio importante para mejorar los intercambios entre las personas, las regiones y las naciones y en la promoción del intercambio y la cooperación para lograr el desarrollo mancomunado, bajo la premisa no manifiesta de hacer extensivo el espíritu de la Ruta de la Seda, consistente en “la paz y cooperación, la apertura e inclusividad, el aprendizaje y toma de referencia mutuos, el beneficio mutuo y ganar-ganar” (Comisión Nacional de Desarrollo y Reforma et al, 2015, s/p).

Las estrategias de “Turismo +” (Consultores Bolian, 2015) y del “alivio de la pobreza mediante el turismo” (Administración Nacional de Turismo, 2018), derivadas de la publicación de la Estrategia 515, se presentan no solo como un nuevo impulso a la industria turística, sino también para las industrias primaria, secundaria y terciaria, en correspondencia

con la política de convergencia o integración industrial nacional y la premisa de la integración de la Nueva Ruta de la Seda.

“Turismo +” es la herramienta por excelencia de innovación turística china y constituye un símbolo importante de la creatividad en la industria del turismo (Xiaomei, 2017). Dicho concepto amplía los terrenos para el desarrollo turístico y promueve y actualiza la transformación turística a través de funciones orgánicas. Las combinaciones —“turismo + cultura”, “turismo + agricultura”, “turismo + aventura”, etc.— no sólo traen beneficios al sector, sino que permiten que la función añadida amplíe su propio valor sobre la base de la industria del turismo. Además de las atracciones turísticas tradicionales, esta fórmula innovadora puede llegar a sectores como la educación, la conservación de recursos específicos, el arte, las emociones, la salud, la religión, la política, la atención a la vejez y la infancia, diversidad de género y otros campos hasta donde lleguen la creatividad china y las necesidades humanas. Es el caso de la fórmula “Internet +”, a raíz de la cual las necesidades y las ventajas de la informatización y de la conectividad se han hecho cada vez más visibles y necesarias para el desarrollo del turismo.

Por su parte, la estrategia del “alivio de la pobreza mediante el turismo” promovida en conjunto por la Administración Nacional de Turismo y la Oficina de Alivio de la Pobreza del Consejo de Estado, se presenta como un modelo que promueve el desarrollo económico de toda la región a través del desarrollo turístico en áreas pobres con cierta disponibilidad de recursos turísticos, ventajas de ubicación y bases de mercado. A su lanzamiento, se estimó que, para el 2020, unos 12 millones de personas pobres saldrían de la pobreza, para un 17% de los 70,17 millones de pobres del país.

Básicamente, esta estrategia turística forma parte de las concebidas para el desarrollo del turismo en áreas rurales. Si bien ella forma parte de los planes del gobierno desde inicios de la década de los ochenta del pasado siglo, cuando se inició el proyecto PAT (alivio de la pobreza a través del turismo) (Yuan 1985; Zhu 1987 y Shao 2007, citados por Wang, 2013), no es hasta este momento que se señala como una estrategia lo suficientemente sólida, en tanto se complementa con otras estrategias igualmente impulsadas por el gobierno chino, y en tanto parte de una nueva concepción sistémica: el alivio de la pobreza no es solo una misión histórica de la industria del turismo, sino también un nuevo espacio de desarrollo; no es solo

un enfoque para el alivio de la pobreza, sino también un enfoque para el desarrollo mismo del turismo.

Impulso a la construcción de plataformas para la cooperación turística

La cooperación turística regional depende más del poder administrativo y la voluntad de participación real de los gobiernos, pero la capacidad de los departamentos gubernamentales es limitada y se necesita una estrecha cooperación que vincule además a otros sectores no gubernamentales, transfronterizos y transregionales, en consonancia con la tendencia de la globalización económica. La Franja y la Ruta es el contexto ideal para reclamar la creación de plataformas de cooperación turística que, además de las tareas referidas a la planificación de estrategias y la coordinación de recursos, realice periódicamente foros de turismo para resolver conjuntamente los problemas en el desarrollo del sector y divulgue trabajos de innovación que orienten la transformación práctica y la difusión de análisis y resultados. Una de sus tareas principales deberá ser la planificación de estrategias que den al traste con la realización de la unión aduanera y la implementación de una política de comercio exterior común, que acelere el proceso de integración, promueva el desarrollo económico y comercial de los países, y mejore la posición internacional de los países a lo largo de la Franja y la Ruta.

En palabras de Zhan Xiaomei (2017), la consolidación de una cooperación turística regional internacional puede evitar el desperdicio de recursos turísticos causado por la competencia excesiva entre países, reducir la brecha económica entre países y mejorar las relaciones de amistad a través de la exportación de productos turísticos. Indiscutiblemente, esto llevaría a reducir aún más el desequilibrio entre los niveles de desarrollo del turismo en los países. De acuerdo a los distintos grados de desarrollo de los distintos mercados turísticos involucrados será determinada la participación y el rol de las partes implicadas, guiadas por la voluntad común de obtener beneficios propios (individuales) y comunes a la zona de cooperación, a partir de la formulación de objetivos de desarrollo (individuales y comunes) a corto, mediano y largo plazo.

Recientemente, en China se han celebrado el Foro de la Franja y la Ruta para la Cooperación Internacional, la Conferencia Mundial de Desarrollo del Turismo, el Congreso *One Belt, One Road, One Tourism*, la 22ª sesión plenaria de la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas y la 18ª edición del Turismo Mundial. Además, desde el 1998 se celebra en China la Feria Internacional de Turismo, consolidada como la mayor exposición de turismo profesional de Asia. En 2015, 105 países y regiones participaron en la Feria en Kunmíng, con un total de 3087 stands y 850 expositores.

Además, se han realizado con éxito el Foro de Boao para Asia, la Feria China-ASEAN, la Feria China-Asia-Europa, el Foro Económico Europa-Asia, la Feria Internacional de Inversión y Comercio de China, así como la Feria China-Asia Meridional, la Feria China-Estados Árabes, la Feria Internacional del Oeste de China, la Feria China-Rusia, entre otros. Además, China y los países a lo largo de la Franja y la Ruta celebran recíprocamente el “Año del Turismo”, desarrollando diversas actividades para la divulgación y el intercambio turístico y la ampliación de la cooperación en esta materia. Se han organizado eventos para el diálogo como la Conferencia Mundial sobre Turismo para el Desarrollo, la Reunión de Ministros de Turismo de la Ruta de la Seda, la Reunión de Ministros de Turismo China-Países de Asia Meridional, la Reunión de Ministros de Turismo China-Rusia-Mongolia y la Reunión de Altos Funcionarios del Departamento de Turismo China-ASEAN, que han servido para conformar preliminarmente mecanismos de cooperación turística en la Franja y la Ruta, abarcando múltiples niveles y campos.

China, además, ha establecido la Alianza de Extensión del Mercado Turístico de la Ruta de la Seda, la Alianza para Promoción del Turismo de la Ruta Marítima de la Seda y la Alianza de Turismo China-Rusia-Mongolia de la “Ruta del Té”, fomentando la elevación de las marcas turísticas. Para promover la atracción de inversiones de manera conjunta para las regiones implicadas en la estrategia de la Nueva Ruta de la Seda se estableció la Exposición Internacional Ruta de la Seda, con 23 ediciones hasta mayo de 2019.

Conclusiones

La Nueva Ruta de la Seda ha probado su impacto positivo, a poco más de un lustro de haber sido lanzada, no solo como estrategia fundamental de la política interior y exterior china, sino como un agente principal de la dinamización del desarrollo turístico del país. La aprehensión de su base conceptual ha sido piedra angular en la planificación del apoyo y el impulso gubernamental al sector, a través de la propuesta e implementación de nuevos programas, estrategias, documentos programáticos y planes de desarrollo que, de una manera u otra, manifiestan la emergencia de un nuevo modelo de desarrollo turístico, basado en el principio de la integración y la cooperación. A su vez, estas nuevas propuestas suponen la emergencia de las condiciones de posibilidad para una óptima participación de China (en calidad de país anfitrión) en la construcción de la Franja Económica de la Ruta de la Seda y la Ruta Marítima de la Seda del siglo XXI, que globaliza una geopolítica sustentada en principios de cooperación transfronteriza como contraparte al modelo neoliberal capitalista.

Referencias

AFP. (2020). El PIB de China crece en 2020 a pesar de la pandemia de coronavirus. Disponible en: <http://amp.france.24.com/es/minute-a-minuto/20210118-el-pib-de-china-crece-en-2020-a-pesar-de-la-pandemia-de-coronavirus>

ASEAN (ASOCIACIÓN DE NACIONES DEL SUDESTE ASIÁTICO). s/f. Disponible en: <http://asean.org/asean/asean-member-states>

Cambrils Camarena, J.C. (2018). La moderna Ruta de la Seda turística: dificultades de negocio y política turística regional: el caso valenciano. *Papers de Turisme*. 61: 52-69. ISSN: 2255-1638, Disponible en: <http://www.papersdeturisme.gva.es/ojs/index.php/Papers/article/view/503>

Djankov, S. (2016) The rationale behind China's Belt and Road Initiative. En: S. DJANKOV, Simeon y S. Miner (eds.). *China's Belt and Road Initiative. Motives, Scope and Challenges*. (56). Peterson Institute for International Economics.

Fallon, T. (2015). The New Silk Road: Xi Jinping's grand strategy for Eurasia. *American Foreign Policy Interests*. 37 (3): 140-147. DOI: 10.1980/10803920.2015.1056682

Gascón, J., Morales, S.; Tresserras, J. (2013). Cooperación en turismo: nuevos desafíos, nuevos debates. Universitat Oberta de Catalunya, Universitata de Barcelona, España

Gosset, D. (2006). Xinjiang y el resurgimiento de la Ruta de la Seda. *Política exterior*. 20 (111): 99-110.

Grieger, G. (2016). One Belt, One Road: China's regional integration initiative. Luxemburgo: European Parliamentary Research Service. Disponible en: [http://europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI\(2016\)586608](http://europarl.europa.eu/thinktank/en/document.html?reference=EPRS_BRI(2016)586608)

GRUPO REGIONAL SOBRE FINANCIAMIENTO E INFRAESTRUCTURA. (2019). El rol de América Latina y el Caribe en la iniciativa de la Franja y la Ruta y la estrategia política de China hacia la región. Lima: Ed. Derecho, Ambiente y Recursos Naturales. 92 p. Disponible en: http://grefi.info/wp-content/uploads/2020/04/Informe_GREFI_Rol_America_Latina_iniciativa_franja_y_ruta.pdf

JINPING, Xi. (2017). Secure a Decisive Victory in Building a Moderately Prosperous Society in All Respects and Strive for the Great Success of Socialism with Chinese Characteristics for a New Era. Discurso pronunciado en el 19 Congreso Nacional del Partido Comunista de China. Disponible en: http://www.xinhuanet.com/english/download/Xi_Jinping's_report_at_19th_CPC_National_Congress.pdf

JINGPING, Xi. (2014). El sueño chino de la gran revitalización de la nación china. Departamento de Estudios Documentales adjunto al Comité Central del PCCh. Ediciones en Lenguas Extranjeras. 116 p.

JINPING, XI. (2013). Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament. Disponible en: http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm

OMT. (2020). Panorama del turismo internacional. Madrid. España

Palafox, A. (2013). El turismo como eje de acumulación. *Nómadas. Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*, Núm. Especial: América Latina. Universidad Complutense de Madrid, España.

Parra Pérez, A. (2017). OBOR: las 5 claves de la mayor iniciativa de infraestructuras mundial liderada por China. *Instituto Español de Estudios Estratégicos*. 8: 606-625. Disponible en: <http://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6361686.pdf>

Rocha Pino, M. (2016). El Cinturón Económico de la Ruta de la Seda: implicaciones para Asia Central. *Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM*.126: 97-127. Disponible en: <http://www.revistas.unam.mx/index.php/rri/article/view/59492>

República Popular China. OFICINA DE ESTADÍSTICAS. (2020). Anuario estadístico de cultura y turismo chinos. Disponible en: <https://www.yearbookchina.com/navibooklist-n3020013292-1.html>

República Popular China. Comité Central Del Partido Comunista De China; Consejo De Estado. (2019). Estrategia de la integración y la cooperación turísticas regional. En: Reunión del Buró Político del Comité Central del Partido Comunista de China del 13 de mayo.

República Popular China. Administración Nacional De Turismo. (2018). Documento no. 27: Aviso de la Administración Nacional de Turismo sobre cómo seguir haciendo un buen trabajo en la reducción de la pobreza turística actual. Disponible en: http://www.cpad.gov.cn/art/2018/3/4/art_46_79572.html

República Popular China. Administración Nacional De Turismo. (2017). Estrategia del Turismo global. En: Conferencia Nacional de Trabajo de Turismo, Hunan.

República Popular China. Administración Nacional De Turismo. (2015). Estrategia Nacional de Turismo de China: Estrategia 515. En: Conferencia Nacional de Turismo de Jiangxi.

República Popular China. Comité Central Del Partido Comunista De China. (2016). XIII Plan Quinquenal.

República Popular China. CONSULTORES BOLIAN. (2015). Estrategia de “Turismo +”. En: Plan estratégico de desarrollo turístico de la prefectura de Wenshan.

República Popular China. Ministerio De Asuntos Exteriores (2013). President Xi Jinping delivers important speech and proposes to build a Silk Road Economic Belt with Central Asian countries, Disponible en http://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgitfhshzzfh_665686/t1076334.shtml

República Popular China. MINISTERIO DE CULTURA Y TURISMO (2018). Disponible en: http://www.zjtz.gov.cn/art/2019/8/art_1229191234_1570825.html

República Popular China. Ministerio De Relaciones Exteriores; Ministerio De Comercio. Comisión Nacional De Desarrollo y Reforma. (2015). 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. Disponible en: <http://fmprc.gov.cn/esp/zxxx/t1252441.shtml>

República Popular China. Oficina Del Grupo Dirigente De Fomento De La Construcción De La Franja Y La Ruta. (2017). Construcción Conjunta de “la Franja y la Ruta”: concepto, práctica y contribución de China. Ediciones en Lenguas Extranjeras. 69 p.

República Popular China. XINHUANET. (2016). Primer tren de China a Irán estimula reactivación de la Ruta de la Seda. Xinhuanet. Disponible en: http://spanish.xinhuanet.com/2016-02/16/c_135101094.htm

Rodríguez, R. M. (2018). La Franja y la Ruta: China y su rol protagónico en la escena internacional: Impacto en su región y proyección en América Latina. Tesis en opción al grado de Máster en Política y Economía Internacionales, Universidad de San Andrés, Montevideo, Uruguay.

Schulz, J. S. (2019). La Nueva Ruta de la Seda: universalismo y pluriversalismo para un nuevo orden mundial. En: X Simposio Electrónico Internacional sobre Política China, Centro de Investigaciones en Política y Economía: Instituto de Investigaciones en Humanidades y

Ciencias Sociales (IdIHCS –CONICET/UNLP). Disponible en: <http://politica-china.org/areas/politica-exterior/la-nueva-ruta-de-la-seda-universalismo-ypluriversalismo-para-un-nuevo-orden-mundial>

WANG, Ling-en [et al.] (2013). Rural Tourism Development in China: Principles, Models and the Future, *Journal of Mountain Science*.10: 116–129, 2013.

XIAOMEI, Zhan. (2017). Global space and "Belt and Road" Study, Travel volume. Xi'an: Shaanxi Normal University Press Co., Ltd.

XINGBIN, Wang. (2015). Establecer el concepto de diplomacia turística e integrarlo en la diplomacia general del país. En: Informe de viaje de China. Disponible en: https://www.sohu.com/a/16537291_109002

ZHUANGZI, Liu. (2019). Nueva era, nuevos viajes, nuevos hechos, nuevas respuestas. Tangshan sale para comenzar de nuevo. Bohai Rim News, julio. Disponible en: <https://tangshan.huanbohainews.com.cn/system/2018/07/20/011810695.shtml>

ZONGZHE, R., KUANLI, B., & G. MENGBIN. (2018). Informe sobre el desarrollo de la Franja Económica de la Ruta de la Seda: El Libro Azul de la Ruta de la Seda. 312 p.