

Sección bibliográfica

La presente es una reseña del libro "China's Coastal Cities" *Catalysis for modernization*, el cual fue editado por la University of Hawaii Press-Honolulu, en 1992, bajo la coordinación editorial de Yue-man Yeung y Xu-wei Hu, quienes formularon los capítulos que se utilizaron para esta reseña.

La elaboración de los textos sobre cada una de las ciudades, estuvo a cargo de un amplio número de colaboradores.

Ciudades costeras de China catalizadoras para la modernización

En el año 1984 se inició un proyecto de investigación sobre las ciudades costeras de China, el cual se llevó a cabo dentro de un esquema de colaboración entre el Instituto de Geografía de la Academia China en Beijing y numerosos institutos y departamentos de geografía de universidades de China. Asimismo, fue invitado a participar el Departamento de Geografía de la Universidad China de Hong Kong, con el fin de ampliar el panorama para incluir otras ciudades fuera de China continental, las cuales constituyen una experiencia importante a ser tomada en cuenta en el desarrollo futuro de las ciudades en China. Es así como las ciudades de Hong Kong, Macao, Gaoxiong y Taizhong quedaron incluidas.

En total 27 ciudades costeras fueron integradas en el proyecto. El trabajo de investigación correspondiente fue terminado en idioma chino en 1988, y publicado en 1990 por la Scientific Press de Beijing.

El interés intelectual sobre las ciudades costeras de China y la demanda de mayor información sobre ellas, por parte de estudiosos en planeación y administración, e inversionistas ha sido creciente desde la adopción de la política de apertura de este país, iniciada en 1978. Éste es el primer libro que específicamente se dedica al estudio de las ciudades costeras.

El concepto central de este estudio es el carácter de las ciudades costeras chinas como catalizadoras de aceleramiento en el proceso de la modernización y desarrollo de China. Puede parecer una contradicción que la adopción de una estrategia de desarrollo de economía de mercado, dentro de una política de apertura, tenga lugar dentro de un país con carácter socialista.

Desde los sucesos de Beijing en junio de 1989, el gobierno ha declarado reiteradamente que la política de apertura no cambiará,

no existiendo elementos para sospechar de la veracidad de estos pronunciamientos.

Las ciudades costeras de China como agentes de desarrollo y modernización, una visión panorámica

A partir de la guerra del opio que bruscamente despertó a China y la sacó de su aislamiento, los gobiernos subsecuentes han adoptado una política de fortalecimiento de la nación a través de la modernización y el desarrollo. Es evidente la secuencia de reformas fallidas, desde la dinastía Qing hasta la Revolución Cultural.

Lo que últimamente capta la atención mundial es la serie de medidas reformistas que, desde 1978 han llevado a “abrir nuevamente y con premura, las puertas de China al mundo”.

Especial interés ha despertado la política liberalizadora con marcado énfasis capitalista y que implica contradicciones respecto de la ideología socialista. Se reconoce que un experimento gigantesco se encuentra en proceso.

La nueva estrategia de desarrollo se valora como un medio de reestructuración espacial, con énfasis renovado sobre la región costera y su eficiencia económica, fundada en las centurias de sus asentamientos humanos, un florecimiento cultural y un liderazgo tecnológico, además de sus potencialidades geográficas.

En el proceso de desarrollo acelerado, las Zonas Económicas Especiales SEZ's (Special Economic Zones) han sido objeto de varios estudios recientes. Como agentes fermentadores de cambio rápido, las ciudades costeras chinas adquieren gran interés teórico y práctico; este volumen examina el papel de las ciudades costeras que claramente han sido identificadas como catalizadoras del desarrollo.

Intereses convergentes en las ciudades costeras chinas

El término “ciudades costeras” se usa en un sentido amplio en China y carece de una definición precisa; pudiendo ser consideradas como “costeras”, ciudades que se encuentran a gran distancia de la costa. Además, también se tiene un sentido “amplio” del término ciudad (*shi*), que a menudo incluye dentro de su jurisdicción a municipios rurales (*xian*), que asimismo, pueden encontrarse lejos de la costa. Aunque en este estudio prevaiece el sentido de la definición completa *shi*, es necesario mencionar que realmente es en la ciudad central y los distritos urbanos donde las fun-

ciones y características urbanas están presentes.

La mayoría de las ciudades costeras son ciudades portuarias; por lo que la marcha de las mismas, su crecimiento y descenso, han estado vinculados a la vida del puerto. A finales de 1985, de las 324 ciudades, solamente 32 podían ser consideradas como ciudades costeras portuarias.

En 1979 se establecieron cuatro Zonas Económicas Especiales (SEZ's) y en 1984 se declararon 14 ciudades costeras como ciudades abiertas (véase mapa 1).

Tanto las Zonas Económicas Especiales (SEZ's) como las ciudades abiertas tienen un estatus especial que incluye un mayor rango administrativo, capacidad de practicar políticas económicas flexibles respecto al comercio exterior y a las inversiones y disponibilidad de ofrecer un trato preferencial a los inversionistas extranjeros.

Asimismo, estas ciudades están en capacidad de establecer Zonas de Desarrollo Económico y Tecnológico (*Economic and Technological Development Zones*) (ETDZ's) y también los llamados "parques científicos", con las mismas ventajas de impuestos, derechos de importación y otras facilidades que se otorgan a las ya mencionadas SEZ's.

Es necesario poner de manifiesto que aun cuando el número de ciudades portuarias abarca solamente 10% del total de ciudades, aquéllas tienen una importancia sobresaliente en numerosos aspectos como contar con 16% de la población urbana; 20% de fuerza laboral no agrícola; 28% de valor de la producción industrial, y 90% del valor de las exportaciones. Se estima en 60% el valor de la producción industrial en las ciudades de la región costera del Este y de esa proporción un tercio se concentra en las ciudades portuarias, particularmente en Shanghai, Tianjin, Guangzhou, Dalian y Qingdao. Manifiestan estas ciudades una clara eficiencia como centros multifuncionales en aspectos como comercio, finanzas, transportes, comunicaciones, tecnología y actividades culturales.

Un segundo aspecto de interés existe en torno al esquema macroespacial contrastante entre el desarrollo económico que se presenta en la región costera de China y el resto del país. El desarrollo económico en la región costera ha sido especialmente rápido desde 1978; lo que muchos analistas atribuyen a la fuerza que como elementos directos del conjunto tienen las ciudades portuarias costeras.

Un tercer punto importante de interés sobre las ciudades costeras, especialmente en las ciudades abiertas, surge al considerar el desequilibrio que la política abierta genera en lo que respecta al desarrollo.

Las ciudades costeras son puntos privilegiados dentro de una región de crecimiento acelerado. Se da lugar así a una disparidad en la velocidad de desarrollo entre ciudades costeras y otras ciudades de la región; así como entre las regiones costeras y las interiores. Consecuentemente existen riesgos de generar disparidad aguda en la confrontación de condiciones rurales y urbanas dentro de la propia región costera y asimismo, entre regiones costeras e interiores, lo cual puede afectar la estabilidad política y la equidad nacional.

Finalmente, las ciudades costeras tienen gran interés en sí mismas, ya que por varias razones históricas y sociales no estuvieron recientemente asociadas al cambio industrializador en gran escala, como sucedió, por ejemplo, con las ciudades europeas. China socialista no favoreció el modelo industrial occidental del crecimiento urbano concentrado. El sentimiento antiurbano que nació de la experiencia revolucionaria y de las raíces rústicas de los líderes comunistas se reflejó en la política de desarrollo posterior a 1949. Hasta muy recientemente, el camino de China al socialismo fue caracterizado por políticas antiurbanas. La mayor disponibilidad de información permite entender con mayor facilidad el desarrollo de estas ciudades, pero sin disminuir por ello la gran complejidad con la cual están organizadas, especialmente al tomar en cuenta su hinterland en los aspectos administrativos y funcionales.

El papel cambiante de las ciudades costeras chinas

El transporte marítimo ha sido vital para las ciudades costeras; el alto grado de apertura de los puertos oceánicos ha tenido un efecto profundo sobre su desarrollo. Entre las dinastías Tang y la Ming el floreciente comercio marítimo desarrolló a Guanzhou, Quanzhou y Mingzhou como puertos de renombre mundial. Desde la última dinastía Ming, la política de puerta cerrada originó la declinación de las ciudades costeras. Las potencias externas forzaron a China a admitir el mundo exterior: dieciocho puertos se declararon abiertos; el colonialismo condicionó este periodo, al grado que las potencias extranjeras tuvieron en sus enclaves derechos de extraterritorialidad.

A partir de 1949, el gobierno popular le dio un significado social a las ciudades costeras, reforzando sus bases materiales y tecnológicas; sin embargo, no pudieron desarrollar su potencial como puertas de comercio exterior, concentrándose en el mercado doméstico. Numerosos cambios políticos, como el embargo de

la guerra de Corea, la fisura Chino-soviética y el extremismo de izquierda durante la Revolución Cultural, tuvieron efectos adversos para el desarrollo de las ciudades costeras.

Desde 1978 se maneja una política abierta, que estimula la entrada de inversión extranjera, tecnologías avanzadas, nuevas técnicas administrativas; procura la transformación de los métodos de producción, propicia el desarrollo de la economía orientada al exterior así como la expansión del comercio exterior. La inversión extranjera puede hacerse de manera directa, por asociación empresarial y por cooperación administrativa.

La política de apertura se aplica en seis regiones geográfico-económicas: 1) el país, 2) las provincias de Guangdong y Fujian, 3) las Zonas Económicas Especiales (SEZ's), 4) las catorce ciudades abiertas y la isla de Hainan, 5) las regiones abiertas y 6) las zonas procesadoras de exportaciones.

Las ciudades costeras como catalizadoras del desarrollo

Bajo la política de apertura, el gobierno chino ha tomado varias medidas para acelerar el desarrollo. Primera, en 1979 se establecieron cuatro Zonas Económicas Especiales (SEZ's) en Shenzhen, Zhuhai, Xiamen y Shantou; dentro de ellas se manejan políticas y sistemas económicos especiales; sus economías son fuertemente dependientes de la inversión extranjera y sus transacciones están reguladas por mecanismos de mercado; China deberá procurar un mayor grado de autonomía económica en estas zonas. La creación de un clima favorable para atraer inversión extranjera es una de las metas de desarrollo de las SEZ's.

En segundo término, en 1984, bajo la política de apertura, 14 ciudades costeras fueron declaradas como abiertas. Este conjunto de ciudades forma un cinturón costero, cuya presencia es importante tanto para ligarse con los mercados externos como para conectarse con el hinterland doméstico, tan vasto.

Desde Dalian hasta Lianyungang; se cuenta con buenas localizaciones para ligar el transporte con Europa, el norte de Asia, Japón y Corea del Sur; el hinterland interno comprende China del noreste, del norte, central y del noroeste, que constituyen zonas de influencia directa e indirecta (véase mapa 1).

Así sucede con las ciudades abiertas al sur de Montongo hasta las localizadas en la isla de Hainan, que proveen impulsos al desarrollo de la China central y del sur; promueven el comercio exterior y atraen inversiones provenientes del sureste de Asia.

Las ciudades abiertas cuentan con algunos de los mejores

puertos marítimos del mundo y están bien dotadas, en muchos casos, de sólidas estructuras industrial, cultural y educacional; están en posición favorable para importar, digerir y transferir tecnologías avanzadas e información científica moderna para el país.

La ciudad abierta tiene un status que se manifiesta en dos aspectos: primero, goza de un grado mayor de autonomía para realizar actividades económicas orientadas al exterior; segundo, las inversiones extranjeras gozan de privilegios para el propósito de usar su inversión con mayor efectividad e importar tecnologías; las ciudades costeras tienen especial cuidado en preservar y expandir las fuerzas tradicionales del transporte y del comercio.

Para crear el clima especial de inversión, muchas ciudades costeras han establecido Zonas de Desarrollo Económico y Tecnológico; a la fecha once de las catorce ciudades costeras abiertas han accedido a ello.

Se atienden, por una parte, las inversiones tangibles en infraestructura, que incluyen los siguientes rubros: transportes, agua, electricidad, telecomunicaciones, uso de la tierra, instalaciones con finalidad social; por otra parte, se cuidan los aspectos intangibles, a veces más importantes y más difíciles de introducir como el mejoramiento de los cuadros y los elementos administrativos, las políticas preferenciales y otros.

La política de apertura ha empezado a tener un efecto propagador y acumulativo de "bola de nieve": a partir de puntos se ha extendido a superficies, del exterior hacia el interior, del Este hacia el Oeste, de la costa al interior. Esto es precisamente lo que los proponentes de la política abierta anticiparon: que las ciudades y las regiones abiertas se tornarían en catalizadores del desarrollo acelerado del país.

Se tiene por ejemplo, el caso de la isla de Hainan que fue declarada abierta en 1984 y que como un paso más para activar su desarrollo, en 1988 se estableció como provincia separada, independiente de la provincia de Guangdong, de la cual dependía administrativamente. Mediante esta medida se le otorgaron políticas más liberales que las existentes en las Zonas Económicas Especiales (SEZ's); es así como la isla de Hainan puede volverse la mayor Zona Económica Exclusiva o Zona de Libre Comercio de China.

Las ciudades costeras se visualizan, primero: como ventanas en la importación de capital, tecnología, habilidades administrativas, educación de la fuerza de trabajo; segundo: como cabezas de playa en donde las tecnologías avanzadas, las instalaciones y los métodos administrativos son absorbidos para transferirlos a su hinterland; y también donde las materias primas y productos agrícolas son procesados y empacados para el mercado internacional;

tercero: como puntos pivote para vincular al vasto mercado doméstico con el mercado internacional, que concurren precisamente en dichas ciudades; cuarto: se ven como laboratorios para lograr una nueva forma de comercio en la sociedad socialista de China.

Llevadas a su desarrollo lógico, se puede esperar que ciertas industrias tradicionales y maduras puedan ser relocalizadas en el *hinterland*, después de ser beneficiadas a través de la importación de tecnologías. Inversamente algunos procesos tradicionales de producción podrán ser relocalizados en las ciudades costeras para adicionarles ahí el valor agregado del trabajo y para tener una exportación más ágil hacia los mercados exteriores.

Las ciudades abiertas pueden ser agrupadas en tres modalidades. Primeramente están las orientadas al exterior, construidas sobre la inversión extranjera y las industrias exportadoras. El segundo tipo la forman las orientadas internamente, con énfasis en mejorar empresas tradicionales mediante las inversiones extranjeras y el aporte tecnológico. El tercer grupo de ciudades costeras es una amalgama de los dos anteriores.

Se han sugerido cuatro líneas de acción en lo referente a la estrategia deseable para la división del trabajo entre ciudades costeras y su *hinterland*: primero: las ciudades costeras deberán aprovechar sus ventajas para desarrollar su potencial; los beneficios logrados podrán ser redistribuidos a través de los dispositivos de la política económica y los procedimientos administrativos; segundo: deberá distinguirse entre el desarrollo inmediato y de largo plazo; en este último caso, las industrias tradicionales podrán ser gradualmente relocalizadas en el interior; tercero: el desarrollo deberá maximizar las ventajas naturales y económicas de cada localidad, sin buscar necesariamente la condición de "grande y completa"; se buscará la complementariedad con otros distritos económicos; cuarto: el desarrollo económico tomará en cuenta la situación global, más que forzar factores específicos que desemboquen en competencia no saludable por materias primas y energía entre ciudades, con el consecuente detrimento mutuo.

Problemas y perspectivas futuras

Aún cuando las ciudades costeras de China se encuentran en su mejor posición hacia el desarrollo, todas ellas parecen definirse por la opción del modelo económico fundado en las exportaciones de manufacturas con elevado contenido de mano de obra, con énfasis en la formación de industrias basadas en conocimiento técni-

co para hacer mayor su competitividad internacional. Aún no está resuelta la forma en que cada ciudad deba ser desarrollada prácticamente. Muchas ciudades no han ponderado sus puntos fuertes y débiles para proseguir su desarrollo; en consecuencia, sus actividades económicas se repiten y no se promueven intentos de coordinación entre ellas.

Puesto que cada ciudad costera confronta un problema de desarrollo diferente, y tiene una mezcla peculiar de condiciones naturales, sociales, económicas y tecnológicas, correlativamente, el énfasis del desarrollo deberá ser diferente. Actualmente las 14 ciudades abiertas requieren mejorar su sistema de transportes y telecomunicaciones; bajo la circunstancia de que carecen de equipamiento moderno, a pesar de los puertos naturales con que cuentan, viéndose socavado el nexo eficiente con su vasto hinterland.

Las instalaciones portuarias están por debajo de la fuerte demanda; la insuficiencia de atracaderos o muelles da lugar a la congestión del manejo de carga. El suministro inadecuado de agua, energía y electricidad causa problemas a la población. La disparidad entre los precios domésticos e internacionales es otra fuente de problemas.

Entre las medidas prácticas propuestas se tienen: la restructuración de empresas existentes, la aceleración de los avances técnicos, reformas en las actividades económicas para elevar la productividad y completar las inversiones clave en infraestructura; mejorar las instalaciones urbanas básicas como: instalaciones portuarias, ferrocarriles, carreteras, transporte por agua interior, servicio postal y telecomunicaciones. De igual importancia es llevar a cabo el proceso de capacitación técnica, así como alentar la investigación y la capacitación en mantenimiento.

Algunos investigadores han sido explícitos en prescribir estrategias de desarrollo; por lo menos se han enunciado cuatro de ellas. Primero: se considera necesario extender el capital y los recursos desde el mercado doméstico hacia el internacional, buscando la combinación de ambos; segundo: deberá pasarse de la estrategia de desarrollo centrada en una ciudad —una localidad— hacia una estrategia de gran escala, de rango regional y en un orden de producción social; para ello será necesario trabajar con otras regiones del país, particularmente del hinterland; se deberán tomar medidas para organizar distritos económicos y para que la cooperación económica se extienda sobre una gran área; tercero: es necesario elevar la calidad de las empresas existentes; para ello se encontrarán varias dificultades básicas. El tamaño alcanzado por las empresas puede ser difícil de incrementar por las limitantes que imponen diversos factores, como puede ser incluso el ta-

maño mismo de la ciudad, además, resulta imprudente que el desarrollo económico crezca en mayor escala sin conocer los riesgos que ello involucra; muchas de las mercancías manufacturadas pierden fuerza competitiva internacionalmente; cuarto: en años recientes las ciudades costeras han elevado su nivel tecnológico por sus propios esfuerzos, ahora deberán considerar la adopción de tecnología de otras partes de China o la transferencia de tecnología acompañada por el intercambio comercial.

Las ciudades costeras deben descartar la noción tradicional simplista de la ciudad industrial, debe en cambio pensarse en una entidad plenamente integrada en lo social y lo económico. El planteamiento deberá comprender la eficiencia económica, social y ambiental, con el fin de propiciar la planeación, instalación y desarrollo del modelo en forma gradual.

Las ciudades costeras tienen entre ellas mucho en común, como es su localización costera, el contar con un puerto marítimo y el encontrarse ahora beneficiadas por la política de apertura, pero por otra parte, también tienen muchas diferencias entre sí, como son los factores geográficos específicos, las características naturales y los diferentes *hinterlands*. Una comparación entre Daban y Beihai, o entre Tianjin y Xiamen revela contrastes considerables en la naturaleza de la ciudad, la cantidad de población, el nivel de desarrollo económico, la conformación de las estructuras de producción, la extensión y el nivel de eficiencia de los servicios sociales, extensión y calidad de las conexiones marítimas, las cifras de inversión en infraestructura, la distribución espacial y la calidad del ambiente. Es natural que las diferencias en todos estos factores de desarrollo influyan grandemente en la dirección que tomen las distintas ciudades costeras.

Una visión previa de los capítulos sobre las ciudades

Aunque el proyecto de investigación del cual se deriva este libro originalmente incluye muchas ciudades costeras chinas y algunas en los territorios vecinos de Hong Kong, Macao y Taiwan, solamente trece ciudades son consideradas en este volumen. Diez de éstas son ciudades abiertas y Taizhong es la única ciudad fuera del continente. Los trece capítulos tratan cada una de estas ciudades en orden consecutivo de norte a sur.

Dada la estructura conceptual común del proyecto, no es de sorprender que muchos capítulos tengan gran semejanza en su enfoque. La mayoría de los capítulos por ejemplo, presentan un panorama de antecedentes históricos de la ciudad. La mayoría en-

fatiza la estructura del desarrollo económico y urbano, así como las políticas existentes. Se observa que ocho de las ciudades aquí presentadas han elegido acelerar su desarrollo económico por medio del establecimiento de ciertas zonas con infraestructura, soporte administrativo y otras conveniencias para atraer inversionistas nacionales y extranjeros; las que se llaman Zonas de Desarrollo Económico y Tecnológico, aun cuando la terminología puede variar de ciudad a ciudad. Dentro de la amplia estructura que ofrece el esquema común del desarrollo reciente, las políticas y los problemas de las ciudades son de una gran variedad y se abordan con mucha imaginación en los diversos enfoques que se hacen sobre el análisis y la evaluación de cada una de aquéllas.

Las trece ciudades que a continuación se citan son objeto de cada capítulo:

- Dalian
- Tianjin
- Yantai
- Qingdao
- Lianyungang
- Shanghai
- Ningbo
- Wenzhou
- Fuzhou
- Xiamen
- Guangzhou
- Shenzhen
- Taizhong

Conclusiones

En este capítulo final se reúnen los trece estudios individuales de los capítulos anteriores. Asimismo, se presentan datos estadísticos comparativos de las mayores ciudades.

Dados los sucesos políticos de junio de 1989, resulta adecuado exponer algunos de los desarrollos más recientes; los papeles de modernización y desarrollo que se han asignado a las ciudades costeras chinas pueden ahora ser debidamente valorados en el contexto de las políticas y el desarrollo.

Zonas Económicas Especiales

Desde la adopción de la política de apertura en 1978, las ciudades costeras han jugado el papel de difusoras del desarrollo. Muy importantes, en la fase inicial de esta estrategia, han sido las Zonas Económicas Especiales de Shenzhen, Zhuhai, Shantou y Xiamen, las que han alcanzado un desarrollo extremadamente rápido.

Shenzhen y Zhuhai, tienen la ventaja de estar próximas a Hong Kong y encontrarse en terreno plano; han crecido rápidamente como nuevas ciudades, tanto en población como en desenvolvimiento económico.

Xiamen y Shantou, situadas en el sur de Fujian y al este de Guangdong pueden considerarse como el núcleo de hogares de muchos chinos de ultramar. Ligas estrechas, basadas en contactos económicos, sociales y de otro tipo, se han forjado especialmente con chinos del sureste de Asia; su crecimiento por este factor ha sido rápido. Por su proximidad a Taiwan, en donde muchos migrantes iniciales de Fujian se asentaron, Xiamen se ha beneficiado del contacto cultural entre ambos lados del estrecho de Taiwan.

Situadas en los extremos norte y sudoeste de la isla de Hainan se localizan Haikou y Sanya, siendo los puntos de entrada importantes para la Zona Económica Especial (SEZ's) de Hainan. Haikou es la principal ciudad portuaria y el centro político, económico y cultural. Por su inicio más tardío, esta zona no ha alcanzado el grado de desarrollo de las otras cuatro Zonas Especiales. Desde 1988 Haikou ha experimentado notables mejoras con base en los términos aún más especiales acordados para su desarrollo, y la política de aún mayor apertura.

Las condiciones especiales otorgadas a la Zona de Hainan incluyen esquemas experimentales no aplicados antes en otras SEZ's. Tales esquemas reconocen y garantizan la libertad económica de individuos y de empresas, así como la práctica de una economía de mercado que siga los lineamientos de la política macroeconómica, compatible con las tendencias en los mercados internacionales y la libertad de movimiento de capital, individuos y mercancías, tanto hacia el interior como al exterior de la Zona de Hainan. Todas estas medidas han sido diseñadas para hacer la zona más atractiva a la inversión extranjera.

Papel modernizador

En 1984 cuando fueron declaradas abiertas las catorce ciudades, se formuló una política explícita en favor de los inversionistas de

otros países y de los territorios de Hong Kong, Macao y Taiwan sobre los intereses domésticos.

Actualmente, excepto Wenzhou y Beihai todas las ciudades costeras abiertas han desarrollado una Zona de Desarrollo Económico y Técnico dentro del área urbana, contando con fácil acceso al puerto, para atraer inversiones y tecnología del exterior.

La tasa de crecimiento de las ciudades de tamaño medio y pequeño ha superado bastante a la de ciudades muy grandes como Shanghai y Tianjin. Sin embargo, debido a sus estructuras económicas más fuertes, sus hinterlands más extensos, sus bases tecnológicas superiores, y por tanto su mayor capacidad de absorción, las ciudades muy grandes están en mejor posición de competir por proyectos de tecnología y de capital intensivos, orientados a la exportación o a la sustitución de importaciones. Más aún, las zonas de Desarrollo Económico y Tecnológico (ETDZ's) de esas ciudades han probado tener mayor fuerza respecto a la inversión extranjera que las correspondientes a ciudades más chicas.

Para reforzar el papel de las ciudades más chicas abiertas como agentes de intercambio y de vínculos domésticos, se han realizado esfuerzos considerables para mejorar los puertos y para construir nuevas instalaciones de transporte terrestre, durante la pasada década. Varias localidades marítimas cuentan con buenas condiciones naturales para desarrollar instalaciones en condiciones de recibir embarcaciones de gran porte (de las 50 000 a las 100 000 tons.), es decir, se podrán considerar puertos de aguas profundas; tales son los casos de Ningbo, Dalian, Qinhuangdao, Qingdao, Lianyungang y Zhanjiang.

Desarrollos desde junio de 1989

Como consecuencia de los sucesos de junio de 1989, las naciones occidentales industrializadas aplicaron sanciones económicas contra China. Sin duda ello afectó la economía, causando dislocaciones en el corto plazo y retrasando el proceso modernizador.

Debido a las declaraciones insistentes del gobierno central sobre el apoyo a la política de apertura, tanto las SEZ's como las ETDZ's continuaron haciendo progresos en la atracción de inversión extranjera para desarrollar empresas orientadas a la exportación. Es claro que el gobierno ha señalado al mundo que prevalece un clima favorable a la inversión en China.

En abril de 1990 se anunció el apoyo a un plan ambicioso en un área al Este de Huangpu Jiang, llamada Pudong, que cuenta con políticas similares a las de las ETDZ's y las SEZ's; se trata de una

superficie de 350 kilómetros cuadrados, con 1.10 millones de habitantes y alguna base industrial. En realidad Pudong se visualiza como la primera zona de libre comercio, modelada conforme a Hong Kong, por lo que se le llama "el Hong Kong socialista". Los proponentes de Pudong arguyen que su desarrollo constituye un medio para rejuvenecer económicamente a Shanghai, lo que es importante para el desarrollo general de China.

Aún antes de que el proyecto Pudong sea completamente lanzado, ya ha tenido repercusiones en otras ciudades costeras y varios planes se han elaborado como fuertes competidores. Los dirigentes de Tianjin tratan de lograr nuevas concesiones del gobierno central para competir con Pudong; se ha solicitado un área libre (importaciones libres de impuesto si es que van a ser reexportadas), así como el derecho a tener bancos extranjeros. Diversas medidas competitivas han surgido en Ningbo, Hainan, Tianjin y Dalian. Los dirigentes de Guangdong tratan de crear una "base económica mayor" a través de ligar Shenzhen, Huizhou y Guangzhou en una "mega-zona" que rivalice con Pudong como centro industrial y comercial. En la SEZ's de Zhuhai se dan grandes facilidades para el uso de la tierra con finalidad industrial.

Desde el diseño de Pudong y las propuestas de Tianjin y Dalian, aparece un gran interés en expandir la política de apertura en dirección de las zonas libres análogas a la experiencia de Hong Kong. Se han propuesto seis áreas de puertos libres en las proximidades de Haikou, Shenzhen, Xiamen, Shanghai, Qingdao, Tianjin y Dalian.

En junio de 1990, el gobierno central anunció la apertura de cuatro puertos más: dos marítimos y dos fluviales. Los puertos marítimos son Yangpu en la SEZ's de Shenzhen y Da'an en la provincia de Jilin. Éstos serán adicionados a los 143 puertos que China ha abierto al comercio mundial. También se sugirió que algunas docenas más de puertos podrían abrirse a los países extranjeros en los próximos años.

Con el paso del tiempo, Japón ha encabezado la reanudación de préstamos a China. Asimismo, la Comunidad Económica Europea anunció recientemente la terminación de sus sanciones económicas. Es así como el clima político externo ha mejorado gradualmente. La tendencia en contra es la limitación en el capital inversionista, tanto doméstica como internacionalmente. El gobierno central ha limitado los fondos para el desarrollo de zonas en años recientes.

Parece existir un mercado global tenso para los fondos por los cuales China debe competir con otras naciones. Ciertos factores nuevos no están a favor de China: los cambios en la Unión Soviética

ca, la caída del comunismo en la Europa Oriental, la unificación de Alemania, y la situación del Medio Oriente. Estos cambios políticos han dado lugar a la incertidumbre política y otros obstáculos para la atracción de inversiones, con el efecto de mantener fuera o posponer las posibles inversiones en China. Aún más, los países de ASEAN han ofrecido términos atractivos en sus concesiones para competir fuertemente por la inversión extranjera. Como resultado, se ha puesto mayor atención en controlar el flujo de inversiones desde China, especialmente hacia Hong Kong. Se estima que en los últimos cinco años las empresas chinas han invertido varios billones de dólares en este territorio, cantidad que supera las inversiones de los empresarios de Hong Kong en China.

Finalmente, después de la inversión masiva en infraestructura y desarrollo industrial de los últimos diez años, la política de apertura está empezando a fructificar. Aún existen problemas y desafíos que confrontan los planeadores y formuladores de políticas para la resolución de las contradicciones entre la modernización económica y la reforma política. Por ejemplo, aún hay mucha interferencia burocrática en las decisiones económicas, la eficiencia administrativa deja mucho que desear y el sistema de precios está deficientemente adecuado para la reforma y la racionalización. Pero con la rectificación de estas deficiencias y el mejoramiento continuado del medio ambiente inversionista, las ciudades costeras de China presentan un prospecto saludable para el crecimiento y el desarrollo.

Daniel Ocampo Sigüenza

