

Algo del desarrollo actual en China

Por: [Antonio Gershenson](#)

Globalización, 17 de junio 2018

[La Jornada](#) 17 June, 2018

Región: [América Latina, Caribe](#)

Tema: [Economía](#)

El propósito en este caso es de hacer un resumen del desarrollo actual en China, tomando en cuenta en especial la ampliación de los ferrocarriles en nuestro país. Esto es una muestra de que eso es posible y positivo, y en especial para el futuro desarrollo de México, donde esos trenes fueron reducidos por los gobiernos reaccionarios recientes, en beneficio de los armadores y vendedores de camiones y, sobre todo, de automóviles.

Se está conectando con una vía a Sichuán, capital de la región, casi central, de Chengdú, con la capital de Tíbet, Lhasa; luego, Chengking y Si'an. La región del Tíbet es la más elevada, cerca del punto más alto el mundo. La vía tiene entre el principio y el final una diferencia de mil 700 metros entre ambos extremos. El tramo de la vía más cercano a Lhasa tiene una inclinación de 24 grados.

Esta vía servirá incluso para locomotoras eléctricas. Los primeros 200 kilómetros desde Sichuán, son de doble vía para que puedan recorrerlas trenes en los dos sentidos al mismo tiempo. Cuando se termine la obra, será parte de la red ferroviaria china y asiática.

Ésta se acerca geográficamente a la enorme red ferroviaria de India. Y en este primer trimestre del año, los dos países tuvieron los mayores ritmos de crecimiento el mundo; China, 6.8 por ciento e India, 7.7 por ciento. Y en conjunto tienen más de 2 mil quinientos millones de habitantes.

Otra gran obra en avance es el puente de Zhuhai a Macao, en el delta del río de la Perla, que va a conectar a tres ciudades. Se generará una mega ciudad de 42 millones de habitantes.

La red ferroviaria está conectando desde Mongolia en el norte y hasta Singapur en el sur, desde Rusia hasta China, Indonesia e Irán en el sur. De hecho, está también a punto de enlazarse hasta Turquía, que tiene ya vía de ferrocarril hacia Europa. Casi toda Asia, dispone de varios nexos con Europa. Esto está en diversos casos en desarrollo.

Entre China y Pakistán hay en construcción vías de ferrocarril por 3 mil kilómetros, pero también, como en otros casos, existen ductos para petróleo y gas.

Las vías del sureste a China también tienen ramas a Laos y Vietnam.

Está por entrar un nuevo puente entre Rusia y China en Amur.

Otro caso por demás interesante es el de Tianjin, que se ubica a poco más de 150 kilómetros de la capital Pekín. El tren se tarda alrededor de media hora en recorrer esta distancia, así que se puede vivir en una ciudad y trabajar en la otra, por ejemplo. Tianjin tiene dos universidades de alto nivel. Para casos más complicados, en obras, se recurría a India, incluso ya se hacen, pero con personal chino ahí calificado.

El puente Hong Kong-Zhuhai-Macao, ya completo (la primera parte ya estaba), tiene un avance único en el mundo. Sus 42 millones de habitantes no tienen paralelo tampoco.

Hace poco más de un año, el 19 de febrero de 2017, informamos que por el *puerto* terrestre con Rusia en el norte de China, Manzhouli, se daba el mayor comercio por trenes con Europa. Durante 2017, ese número de viajes aumentó 53 por ciento frente al año anterior, con mil 302 viajes de ferrocarriles de carga.

No debemos ver a los ferrocarriles, ya en México, como algo del pasado, simplemente porque los reaccionarios nos los han reducido en forma drástica, y de su nueva construcción, se han planeado *tramitos* ridículos, como el de México- Toluca y similares, cuando antes incluso atravesaban el país. Y ni siquiera esos minitrenes los han hecho, vaya ni los han empezado a construir. En cambio, están locos por el nuevo aeropuerto que causaría muchos daños y, además como es su costumbre, se hayan retrasados al punto de dejar la continuación a la siguiente administración. Y todavía quieren forzar al nuevo gobierno a que les asegure los productos en dinero de sus negocios.

En otros países se han ampliado y construido redes ferroviarias, incluso en Europa, tanto en la parte occidental como en la oriental. Pero se ha tratado a México como colonia del norte, y a los monopolios como dioses. Y en casos como el del nuevo aeropuerto, quieren que el gobierno siga pagando para que ellos, y algunos multimillonarios, se sigan enriqueciendo.

Antonio Gershenson

La fuente original de este artículo es [La Jornada](#)

Derechos de autor © [Antonio Gershenson](#), [La Jornada](#), 2018

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Antonio Gershenson](#)**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca