



Asia y Pacífico, crecimiento presente y futuro

Por: [Antonio Gershenson](#)

Globalización, 01 de enero 2018

[La Jornada](#) 31 diciembre, 2017

Región: [Asia-Pacífico, China](#)

Tema: [Economía](#)

La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (ESCAP, por sus iniciales en inglés) de las Naciones Unidas cumplió 70 años, desde su fundación en 1947, inicialmente para coordinar, en esa parte del mundo, la reconstrucción después de la Segunda Guerra Mundial.

Como trabaja sobre la base de una planificación, incluso de largo plazo, en septiembre de 2015 inició ésta, con metas hasta 2030. Un aspecto importante es el desarrollo de la comunicación ferroviaria, que lleva en esa zona 117 mil 500 kilómetros de vías férreas. La Agenda de 2030 tiene metas de desarrollo sostenible en la región Asia-Pacífico.

El desarrollo ya ha sido superior al del resto del mundo, en una gran parte de su espacio. China, India y otros ocho países tuvieron, durante todo 2016, un crecimiento superior a 5 por ciento anual.

Uno de los elementos importantes que han limitado el crecimiento ferroviario es la muy diversa historia de cada país y hasta de regiones, especialmente en India. Se habían instalado ferrocarriles con diferentes anchos, con diferentes distancias entre los dos rieles. Esto impedía que un ferrocarril pasara de un lado al otro de una frontera o provincias, o cualquiera otra limitación de terreno.

Hemos hablado de una solución central, los llamados puertos secos. Se instalan tramos paralelos, uno de cada ancho, y un sistema de grúas traslada el *cuerpo* de cada vagón, que está sobre un sistema que tiene las ruedas y del que el cuerpo se puede soltar y mover con una grúa de una vía a la otra paralela, de modo que la carga, o en su caso los pasajeros, se trasladan al tren que, así, podrá seguir el camino.

Pues bien, estos puertos secos han sido ampliados y desarrollados, no sólo en India. En el caso de Rusia, ya se había construido dentro de China una ampliación de los rieles rusos, hasta la capital Pekín, y luego hasta el mar en el puerto Taggú. Así las cargas podrían seguir por mar hasta otros países.

También hay ya puertos secos en Mongolia, Vietnam, Laos, unos pocos en diferentes partes de Rusia, y en otros países relativamente pequeños.

En la parte más cercana a Europa por el sur, Irán y Turquía, han construido vías, puentes y túneles a lo largo de sus países y los vecinos. Se tiende, además de lo que ya está, a un gran riel Turquía-Irán-Pakistán-India-China. Desde el Mar Mediterráneo hasta el Océano Pacífico, atravesando toda Asia.

En China hay diferentes proyectos de puertos secos, pero no los hay todavía activos. Por el sur de Asia, no hay un problema así, porque en los antes mencionados ya tienen el mismo

ancho en los rieles, así como los europeos adjuntos.

En el sudeste asiático, se están construyendo vías férreas incluso hasta islas y entre ellas.

En México debemos ver esto, y ser conscientes de la entrega que se dio, especialmente desde el final de 1982. No sólo se dejó de instalar y construir vías férreas, sino que incluso se destruyeron instalaciones de ferrocarril. Se impulsó al máximo el automóvil, y en segundo lugar el camión.

En Europa se ha desarrollado el ferrocarril, pero no tanto como en Asia. China tiene el primer lugar del mundo en esa materia, también en ferrocarriles de alta velocidad, que algunos ya llegan a 400 kilómetros por hora, y Rusia tiene el ferrocarril más largo de mundo, el Transiberiano.

En cambio, se quiere aquí copiar a Estados Unidos, donde la industria del automóvil ha tenido el mayor negocio al respecto, pero por ejemplo en California ya están construyendo ferrocarriles de alta velocidad, incluso con participación china.

Nuestra recuperación de México, incluye rescatar al ferrocarril. Y no como esa caricatura de ferrocarril México-Toluca, que es como ir *a la tienda de a la vuelta*, pero gastando un dineral.

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