

Récord de ferrocarriles de carga en China

Por: [Antonio Gershenson](#)

Globalización, 27 de octubre 2019

[La Jornada](#) 27 October, 2019

Región: [China](#)

Tema: [Comunicación](#)

El Puerto de Manzhouli impone un récord al recibir y enviar en un día la mayor cantidad de ferrocarriles de carga, partiendo de China hacia Europa.

Fue en 1992 cuando el puerto seco Manzhouli se convirtió en una de las principales ciudades comerciales de las fronteras abiertas por China. A partir de esa fecha, este centro de comercio con diversas fronteras, continúa en ascenso en infraestructura. Por lo que el 5 de junio pasado a la ciudad-puerto, se le reconoce el récord por la cantidad de ferrocarriles enviados y por los volúmenes de mercancías transportadas.

Es importante mencionar que en la antigüedad la zona correspondiente a Manchuria y fue habitada por una gran cantidad de pueblos chinos y mongoles. La última y milenaria dinastía llamada Qing, fue obligada a ceder su territorio. El Imperio ruso creó el Tratado de Aigun en 1858, por el cual, Manchuria exterior fue expropiada. El tratado da el nombre al río Aigun que marca frontera entre China y Rusia.

Este puerto es uno de los más importantes en la Ruta de la Seda, por su constante transformación y adaptación dentro del proyecto de *la franja y de la ruta es una red de comercio e infraestructuras que conecta tres continentes, Asia con Europa y África, a través de diversas rutas comerciales.*

Hemos hecho hincapié en el ejemplo de China, específicamente, sobre el avance en su red ferroviaria, su velocidad y el aumento de rutas, porque debemos conocer y reconocer las ventajas y beneficios que este sistema tiene. Así lo ha demostrado el desarrollo comercial chino y puede ser, también, una posibilidad para México.

Los ferrocarriles chinos del futuro están cerca. En 2021, van a recorrer 600 kilómetros por hora. Una máquina de este tipo tardaría de Shanghai a Pekín (900 kilómetros) unas cuatro horas y media, mientras que un avión requeriría un lapso similar, pero con mayor costo y tiempo de trámites.

En 2018 el transporte de mercancías por vía ferroviaria se incrementó en 30 por ciento. La cantidad de viajes entre China y Europa, a través de Mongolia Interior Occidental, cuya capital es Hohhot, fue mayor a 2 mil 800 ferrocarriles al año. Las estadísticas de la República Popular China, muestran el gran logro del proyecto para la nueva Ruta de la Seda, con el aumento de la cantidad de unidades en 30 por ciento y con el incremento de transporte de mercancías en menos tiempo.

“El número de contenedores estándares transportados alcanzó 193 mil unidades, un

incremento de 29.1 por ciento, mientras que el valor de los productos sumó 11 mil 510 millones de dólares, un crecimiento de 28.8 por ciento.

“La ropa y los productos electrónicos fueron algunas de las principales exportaciones, mientras que materiales de lámina y piezas automovilísticas fueron los elementos importados más numerosos que pasaron por Manzhouli, en la frontera entre China y Rusia.

Hoy existen 52 rutas entre Manzhouli y 11 países europeos, y 27 vías que unen Hohhot con Alemania, Polonia o Rusia, entre otras naciones europeas y asiáticas.

Así lo informó el titular de Aduanas del Puerto de Manzhouli.

La importancia de esta ciudad es sobresaliente porque más de 60 por ciento del comercio bilateral Chino-ruso pasa por ese puerto seco, punto destacado para la conexión mercantil y de infraestructura, no sólo de Asia, sino también de África a donde se han ido extendiendo a través de rutas comerciales de la antigüedad.

Existió un tratado secreto entre China y Rusia, firmado en 1896, por el cual se construiría la vía de ferrocarril que conectaría al Lejano Oriente de China con Siberia y con el Lejano Oriente de Rusia (Manchuria Interior). Terminó de construirse hasta 1901. Manchzhuriya, ciudad en Manchuria Interior, fue donde surgió la primera estación a donde llegaron los rusos, es este sitio el origen de la actual y moderna ciudad de Manzhouli.

Por estos ejemplos de China, y en particular por la ciudad de Manzhouli, con relación al desarrollo comercial, podemos pensar en el beneficio que para nuestra nación significa la posibilidad de que haya un mejor sistema ferroviario.

No debemos privilegiar al automóvil, como se nos ha impuesto desde el norte. Debemos pensar más en formas colectivas de transporte: Metro, Metrobús, trenes, ferrocarril y otros. Lo mismo ocurre con el transporte aéreo.

Tuvimos en tiempos de la Revolución mejores vías ferroviarias que las que tenemos ahora. Y el transporte por tren desde varias ciudades del país del norte o del sur, a la Ciudad de México y viceversa, permitía llegar al centro a trabajar durante la semana, y regresar a las ciudades de origen en los fines de semana.

A lo largo de los pasados 36 años, con los peores gobernantes, el sistema ferroviario llegó también a sus peores condiciones y precios. Haremos bien en seguir enviándolos al basurero de la historia. Tenemos que rescatar y mejorar el sistema ferroviario.

Antonio Gershenson

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

Derechos de autor © [Antonio Gershenson](#), [La Jornada](#), 2019

[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