

Gershenson, Antonio, "Asia y China: más obras nuevas y la ruta de la seda", *La Jornada*, Ciudad de México, México, 03 de abril de 2016.

Consultado en:

<http://www.jornada.unam.mx/2016/04/03/opinion/016a1pol>

Fecha de consulta: 12/05/2016.

Algunos podrán creer que el ferrocarril chino que recorrió desde Wuyi, en ese país (se sabe mejor el sitio exacto de salida) hasta Teherán, en Irán, era el objetivo. Y no, era sólo un paso más: se está reconstruyendo la antigua ruta de la seda. Es más, un ferrocarril convencional habría tardado 30 días en este recorrido. El de ahora se tardó 14 días.

El plan de construir vías de comunicación a lo largo de Asia, pero también en Europa, fue anunciado en 2013. Hoy se cuenta con un proyecto de casi un trillón de dólares (un uno con 12 ceros: un millón de millones de millones); se plantea un conjunto grande de obras y construcciones asociadas. Juega un papel importante el Banco de Inversiones de Infraestructura de Asia (abreviamos como Banco Asiático). En este primer paso del ferrocarril mencionado también participaron, en la alianza de China y de Irán, la Kazaj Railways y la Turkmanstan Railways.

Los antecedentes de las relaciones entre China e Irán son lejanos. Desde que la dinastía Han (207 antes de Cristo a 220 después de Cristo) dio la bienvenida a comerciantes de Asia Central, India y Persia (hoy Irán).

Además de las obras, está la construcción de puertos para llegar a Europa y a países del Pacífico. Se empezó con un monto de 40 mil millones en este terreno.

Se ha empezado también con una planta hidroeléctrica en Pakistán, que es parte de un programa de infraestructura de China, de 46 mil millones de dólares. Asimismo, con un proyecto de gas natural licuado de Rusia. Irán sigue aumentando su producción de petróleo y gas natural. Están en los proyectos 60 países.

Se consideran, además, las rutas marítimas, y hay ya algunas, sobre todo en el Medio Oriente. Claro, las vías ferroviarias no son sólo más rápidas que las marítimas, sino también más seguras.

China tiene en el área proveedores de energía, como el propio Irán con el petróleo, y Rusia. Hay otros, como Kazajstán, que son proveedores potenciales.

Otro escrito publicado: “Turquía ha estado promoviendo activamente la llamada ‘ruta de la seda, de hierro’, con el camino de Kazajstán, Turkmenistán, Irán y Turquía, para exportaciones de China a Europa”.

Otro caso es el de la obra conjunta China-Indonesia, para construir en este último país un ferrocarril de alta velocidad (hasta 350 kilómetros por hora). Indonesia es un conjunto de islas al sureste del continente asiático, con 250 millones de habitantes, que hace poco ingresó a la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

Este ferrocarril va de la capital, Yakarta, a Bandung, cuarta ciudad en tamaño del país. La tecnología es totalmente china. Ahora, para ir de una de estas ciudades a la otra, se necesitan más de tres horas. Con el ferrocarril se van a requerir menos de 35 minutos,

Se menciona también a Turquía como el tramo final del ferrocarril de China, que llega, ahora, hasta Irán. Ya mencionamos antes que Turquía terminó, entre sus obras, el túnel Marmaray, bajo el estrecho que une al mar Mediterráneo con el mar Negro, y que es al mismo tiempo la frontera entre Asia y Europa.

Un escritor e inversionista dice que “San Petersburgo (ciudad rusa muy cercana a Europa) es la Venecia del norte” y la puerta de Asia. Varios proyectos ferroviarios asiáticos terminan o empiezan en San Petersburgo.

Entonces, las posibles grandes rutas ferroviarias son, hasta el momento, dos. La del norte, con extremos en la costa china del Pacífico y San Petersburgo, y la del sur, con extremos en el Pacífico en China y en Turquía, que posiblemente tendría vías férreas en Europa del sur, en el este de Europa.

En esta zona, la República Checa acaba de firmar con China, por medio de los respectivos presidentes, “elevar sus relaciones al nivel de asociación estratégica. Acordaron mejorar la cooperación en productividad en la industria de la manufactura, en maquinaria, industria automotriz y aviación, y profundizar la cooperación en áreas como finanzas y energía nuclear” (*La Jornada*, miércoles 30 de marzo).

Como vemos, no sólo se sigue la antigua ruta de la seda, sino que se va más allá e incluye más y más países. Está Asia, pero empieza a entrar a Europa, como este último ejemplo de la República Checa, y también por la parte europea de Rusia.

Entonces, apenas se inicia un enorme proceso internacional. En tres artículos, “Ferrocarril de China a Irán: su significado”, del 6 de marzo; “Balance de la economía internacional”, del 27 de marzo, y éste, damos un panorama de mayor crecimiento económico ante las otras regiones.

Mejor comunicación, incluyendo líneas de muy alta tensión eléctrica, pero sobre todo el ferrocarril, después de una historia de barcos que salían de Europa Occidental, iban por el sur de Sudáfrica y llegaban a puertos de Asia. Durante siglos este medio de comunicación fue una de las bases del colonialismo. Y ahora sigue siendo punto de apoyo de la dependencia.

Impulso al desarrollo industrial, y en especial a las industrias de la comunicación y de la energía.

Una vez más: hay ahí ejemplos a seguir. Y eso requiere cambios.

antonio.gershenson@gmail.com