



Centro de Estudios Internacionales para el Desarrollo

[www.ceid.edu.ar](http://www.ceid.edu.ar) - [admin@ceid.edu.ar](mailto:admin@ceid.edu.ar)

Buenos Aires, Argentina

## LOS TRENES DE ALTA VELOCIDAD DE CHINA LLEGARÁN HASTA KAZAJSTÁN<sup>1</sup>

01/03/2011

Dmitri Kósirev



**Nursultan Nazarbaev**  
© RIA Novosti. Alexei  
Nikolskiy

La semana pasada el Presidente de Kazajstán Nursultan Nazarbaev estuvo en Pekín con visita oficial valorada como muy útil y práctica.

Además, dio lugar a múltiples especulaciones. La comunicación entre líderes de dos países asiáticos pujantes es vista ahora inevitablemente a través del prisma de la catástrofe política del Oriente Próximo.

Desde ahora, y a lo largo de muchos años, el mundo continuará contraponiendo la estabilidad al caos. Asimismo, muchos se

---

<sup>1</sup> Publicado por *RIA Novosti*, 01/03/2011, URL del artículo: [http://sp.rian.ru/opinion\\_analysis/20110301/148446398.html](http://sp.rian.ru/opinion_analysis/20110301/148446398.html)

preguntarán si en Kazajstán y China puede ocurrir lo mismo que está pasando en varios países árabes. Y si no ocurre, ¿por qué razón?

Sin duda alguna, Kazajstán está asimilando la experiencia china de estabilidad y crecimiento, así como China, antes de realizar sus reformas, asimiló muchas lecciones de Singapur y Malasia, en lo que se refiere al sistema unipartidista y la sucesión del poder.

Formas análogas al modelo político chino se pueden encontrar en un par de decenas de países más. Cabe recordar que a su vez, Singapur y Malasia, en gran medida, siguieron el ejemplo del Reino Unido (al cual, a propósito, perteneció Egipto durante algún tiempo). Pero esto puede confundir al observador en el laberinto de la Historia, por eso volvamos a la visita de Nazarbaev a China.

### **Altas tecnologías**

Durante la reunión entre los dos líderes fueron discutidas, principalmente, cuestiones económicas. La cita se concluyó con la firma de muchos documentos.

Uno de los más interesantes se refiere al ferrocarril de alta velocidad, que ya se ha convertido en un emblema de la economía china. Según el proyecto, China va a construir el ferrocarril principal Astana-Almatý (por el nombre de la actual y la antigua capitales kazajas).

Este proyecto es pensado como una prueba del lema kazajo "somos una nación intelectual". La revolución no tiene nada que ver con este concepto: los dirigentes de Kazajstán tienen previsto mandar a los mejores alumnos a las Universidades de China así como los envía ahora a las mejores Universidades de EEUU, Europa y Rusia. Ya en estos momentos en China están estudiando 3.5000 estudiantes kazajos.

### **Vías y puentes**

A pesar del invariable interés chino por las materias primas y los recursos energéticos, la cooperación chino-kazaja en vez de económica se hace más intelectual. Y la vía de alta velocidad es una ilustración más de cooperación en el campo de altas tecnologías.

Y al mismo tiempo, forma parte de la idea de Nazarbaev, que poco a poco se convierte en realidad, sobre la pertenencia de Kazajstán a Eurasia y sobre su papel como puente entre Oriente y Occidente.

Como comentó el presidente kazajo en Pekín, por la línea ferroviaria entre Alashankou, estación fronteriza china, y Druzhba, estación en el territorio kazajo, transita 15.000 millones de toneladas de carga. Se trata de contenedores con mercancía china que pasan por Kazajstán para entrar en Europa. Además, este año concluirá la construcción del segundo ramo del ferrocarril Khorgos-Almaty que unirá Rusia, Europa y varios países de Asia Central.

Luego está prevista la construcción de la línea ferroviaria desde Kazajstán por Turkmenistán, Irán hasta el Golfo Pérsico. No se puede olvidar la comunicación de fibra óptica y la conclusión el año que viene de la carretera China Occidental – Europa Occidental de 2.700 km.

Resulta que Kazajstán ha logrado hacer lo que no logró ni la URSS ni Rusia. Recordemos que en 1985, con la llegada de Mijaíl Gorbachov al poder, Rusia empezó a diseñar una nueva política oriental, pero hasta ahora sigue diseñándola sin avanzar mucho.

El punto clave de aquella política fue el acercamiento entre Moscú y Pekín en 1989. Entonces fue Rusia la que se propuso ser el puente entre Oriente y Occidente.

Se consideró entonces que el ferrocarril transiberiano sería una línea estratégica para transportar mercancías... así como se transportan ahora por Alashankou-Druzhba.

Pero Rusia no debe ofenderse: Kazajstán empezó la construcción de su red euroasiática mucho más tarde que las propuestas de Gorbachov.

Sería oportuno analizar, por qué los puertos, aduanas y caminos de Rusia son tan poco populares entre los socios comerciales que les es más fácil crear una infraestructura totalmente nueva a través de Asia Central.

Los problemas son mucho más profundos que las explicaciones que se puedan dar al respecto.

El mérito histórico de Kazajstán ante Moscú consiste en que se convirtió en una plataforma segura para la realización de una política euroasiática y centroasiática, y no sólo por su situación geográfica.

Esto permite que Rusia desempeñe en la región un papel importante y sensato. La visita de Nazarbaev a Pekín continúa esta tendencia.

*LA OPINIÓN DEL AUTOR NO COINCIDE NECESARIAMENTE CON LA DE RIA NOVOSTI*