

DESARROLLO DE LAS RELACIONES DE FUERZA ECONÓMICAS DEL IMPERIALISMO

(publicado en "Per il Comunismo" nº3 – diciembre 2019)

En este informe económico queremos poner en evidencia los datos económicos de varios países con el propósito de llegar a una valoración lo más objetiva posible de las relaciones de fuerza en el terreno económico de los principales países y en concreto de USA, China, India, Europa y dentro de Europa Alemania, Francia, Italia, Inglaterra y España.

Como nos han enseñado los padres del marxismo Marx, Engels, Lenin y la Izquierda nosotros examinamos los datos económicos relativos a la producción industrial y no los datos financieros. No es que descuidemos el aspecto financiero sino que éste es derivado del curso del proceso productivo.

Examinamos primero la producción del Acero, Aluminio y Cemento que son los elementos fundamentales para la producción de construcciones como carreteras, puentes, ferrocarriles, edificios, instalaciones productivas, etc.

ACERO

En un importante texto nuestro de 1950 aparecido en Battaglia Comunista nº18 de 1950 se dice:

"A lo largo de la vida de un hombre se ha podido asistir tres veces a la preparación de un conflicto armado teniendo por escena toda la tierra.

La tercera guerra mundial no está en acto aún, pero seguramente nueve personas sobre diez la consideran segura. Aunque tuviera razón la décima, es seguro que estamos en el periodo de abierta preparación; por una vez se haría realidad la antigua advertencia de que se evita la guerra preparando la misma. Un evento como este no está fuera de la historia; se verifica cuando uno de los contendientes es tan prepotente y está tan armado que el otro alza las manos en alto sin luchar, o después de breves intentos y escaramuzas. Tira la toalla y recoge la bolsa, se diría en el ring.

No es necesario entonces empeñarse en profecías sobre la tercera guerra y subordinadamente sobre las posibilidades de tener un puesto alrededor del ring durante la vida natural, para tener el derecho a sacar conclusiones de la directa experiencia de la «tercera preparación» en desarrollo.

Como siempre los guías de las grandes propagandas trabajan, por desgracia con éxito, de tal forma que en los escenarios de primer plano las masas reconozcan causas y culpas del peligro de guerra en factores ideales, morales, sobre todo nacionales, en el hecho de que no solo ciertos determinados gobiernos y clases dominantes, sino ciertos determinados pueblos, naciones, incluso razas, presos de una indomable sed de dominio y de sangre, provoquen, amenacen, se dispongan a agredir el resto del mundo, donde por el contrario masas, muchedumbres, élites, hombres de estado serían propensas a la paz, al desarme, al conmovedor idilio general.

Todos hacen espadas y cañones, pero todos declaran que si no estuvieran aquellos otros, los malos, los crueles, los hijos del Maligno, estarían dispuestos a dedicarse exclusivamente al cultivo de los ramos de olivo, a la cría de las palomas. (...)

En la época de Marx no era aún el acero el índice expresivo del modo de producción capitalista, útil para confrontar el desarrollo industrial de varios países. Era más útil el número de husos para los telares de algodón. La Edad Media había vestido los hombres de acero y habían florecido las armerías y fábricas de corazas y lamas. La burguesía, dándose el aire de aborrecer los excesos de aquella cruel y sanguinaria época, preanunciaba la era civil en la que estarían vestidos de la misma lana y algodón

los ci-devant barones y los desnudos aborígenes de la Papuasía. Egalité, Fraternité. (...)

Debemos llegar al 1880 para que las estadísticas de la producción mundial de acero se vuelvan elocuentes: en época de paz el acero servía para hacer máquinas y locomotoras, naves y arados, es bien conocido. En cualquier caso, que hablen un poco las cifras.

Seguiremos solo seis países, porque todos los otros, aproximadamente, no suman más que el último décimo de la masa producida en el mundo. Serán los big six, y para el 1880 son suficientes solamente cuatro. Encontramos en primera línea la Inglaterra algodonera, con un millón trescientas mil toneladas anuales de acero, inmediatamente después los Estados Unidos de América con 1.200.000, Alemania despegada con 700.000, Francia con 400.000. En total 3.600.000 toneladas. No varían poco las cifras de las diversas fuentes, pero bastan aquellas redondeadas para nuestro fin. (...)

En las estadísticas del 1913 la cantidad del 1880 ha pasado a nada menos que veinte veces mayor. La población de la tierra ha crecido un 25%; su satisfacción con consumos útiles, la comida, las casas, la ropa y metámosle un poco de ese acero (aunque un arado pesa menos que el azadón que sustituye, una fresa de fresador que una lima de uñas, y así en adelante, teniendo en cuenta que las plumas de acero han sustituido todas las plumas de oca dando ventaja a la producción de tonterías) concedamos que se ha duplicado; negándole siempre a la burguesía, incluso en la fase inicial, haber acrecentado el verdadero bienestar. La desproporción entre las dos relaciones se mantiene apabullante. ¿Puede ella no tener influencia sobre el desarrollo de los eventos mundiales? ¿No basta una causa de tal envergadura, primaria y significativa pero ciertamente no única en el cuadro de la virulencia del Capital, para la irrupción de efectos imponentes? ¡No, debe ser el coco, el malo, el tirano de tragedia, la horda de bárbaros que provienen, quién sabe cómo, de fuera de este magnífico mundo de la economía burguesa!

De la nueva cifra de 71 millones de toneladas anuales de acero ya la parte mayor, en el 1913, la producen los Estados Unidos: 31 millones. Después de 33 años, veinte veces más. La Gran Bretaña, perdido el liderazgo, con un poco más de 10 millones ha hecho un salto menor. Mientras tanto el industrialismo capitalista ha hecho pasos de gigante en el tercero de los grandes, Alemania, que se ha colocado entre los dos primeros con otros 19 millones incrementando 27 veces. Francia hace poco más de 5 millones. Debemos poner otros dos personajes: Rusia, con seguramente 5 millones, Japón, que se limita a 200.000 toneladas, incluso habiendo sido vencedor de aquella." (Su majestad el acero)

Después de apenas 16 años:

Producción en 1929 en millones de toneladas

	Millones de toneladas	% sobre el total mundial
USA	56,43	48%
Alemania	16,0	13,5%
Inglaterra	9,64	8,15%
Francia	9,55	8%
Rusia	4,76	4%

Los USA antes de la crisis llegaron a producir el 50% del acero mundial relegando a Inglaterra al tercer puesto con un porcentaje sobre el total mundial de sólo 8,15% mientras que Alemania alcanzó el 2º puesto con el 13,5%.

A continuación presentamos un gráfico que muestra el % sobre el total de China y USA del 1996 al 2018.

De un 16% para USA y un 14% para China en 1996 se pasa a un 52% para China y un 6,7% para USA en 2018.



En el mes de junio de 2019 la producción de acero en China fue de **87,5** millones de toneladas mientras que ésta en USA fue de **7,27** millones de toneladas sobre una producción mundial total de **158,98** con un porcentaje sobre el total del 55% para China y del 4,58% para USA y una producción per cápita de 62,43 kg/mes, es decir alrededor de 2 kg/día para cada chino, y 22,01 kg/mes o 0,71 kg/día para cada estadounidense. En China se tiene a disposición más acero que comida.

La clasificación de la producción de acero del mes de junio de 2019 ha sido extraída de la siguiente tabla sacada de la World Steel Association:

World		158.978
1	China	87.533
2	India	9.336
3	Japan	8.789
4	United States	7.276
5	South Korea	5.958
6	Russia	5.875
7	Germany	3.405
8	Brazil	2.823
9	Turkey	2.698
10	Iran	2.165
11	Italy	2.086
12	Taiwan, China	1.960
13	Ukraine	1.659
14	Mexico	1.580
15	Vietnam	1.350
16	France	1.310
17	Spain	1.210
18	Canada	970
19	Poland	780
20	Egypt	725
21	Belgium	720
22	Austria	632
23	United Kingdom	618
24	Netherlands	515
25	Australia	476

(Fuente W.S.A. en miles de toneladas)

Monthly crude steel production in the 64 countries included in the report, in thousands of tonnes.

	June 2019	June 2018	% change Jun-19/18	6 months		
				2019	2018	% change
Austria	632	474	33,4	3 963	3 822	3,7
Belgium	720 e	660	9,1	4 189	4 029	4,0
Bulgaria	50 e	63	-20,0	291	347	-16,0
Croatia	0 e	9	-100,0	48	52	-7,8
Czech Republic	398	433	-8,0	2 448	2 506	-2,3
Finland	287	345	-16,8	1 938	2 114	-8,3
France	1 310	1 267	3,4	7 702	7 978	-3,5
Germany	3 405	3 617	-5,8	20 717	21 830	-5,1
Greece	125 e	140	-10,7	761	776	-1,9
Hungary	122	165	-26,1	936	997	-6,1
Italy	2 086	2 140	-2,5	12 561	12 819	-2,0
Luxembourg	195 e	201	-3,0	1 186	1 171	1,2
Netherlands	515	582	-11,5	3 438	3 532	-2,7
Poland	780 e	840	-7,1	4 912	5 223	-6,0
Slovenia	54	57	-5,7	761	776	-1,9
Spain	1 210	1 183	2,3	7 418	7 420	0,0
Sweden	362	398	-9,0	2 558	2 550	0,3
United Kingdom	618	715	-13,5	3 800	3 910	-2,8
Other E.U. (28) (e)	920 e	932	-1,2	5 548	5 505	0,8
European Union (28)	13 790	14 219	-3,0	84 744	86 933	-2,5
Bosnia-Herzegovina	75 e	1	5023,0	450	239	88,2
Macedonia	25	37	-33,1	133	131	1,6
Norway	58	53	9,8	328	298	10,1
Serbia	171	180	-5,3	1 033	997	3,6
Turkey	2 698	3 032	-11,0	16 994	18 912	-10,1
Other Europe	3 026	3 303	-8,4	18 938	20 577	-8,0
Byelorussia	220 e	217	1,4	1 306	1 143	14,3
Kazakhstan	385 e	387	-0,5	2 015	2 326	-13,4
Moldova	45 e	43	4,7	206	275	-25,1
Russia	5 875 e	6 029	-2,6	35 757	36 010	-0,7
Ukraine	1 659	1 711	-3,0	10 930	10 391	5,2
Uzbekistan	45 e	60	-25,0	278	327	-15,0
C.I.S. (6)	8 229	8 447	-2,6	50 492	50 472	0,0
Canada	970 e	1 050	-7,6	5 834	6 544	-10,9
Cuba	15 e	16	-8,1	103	103	0,4
El Salvador	8 e	7	11,0	49	47	4,2
Guatemala	25 e	23	6,6	149	145	2,7
Mexico	1 580 e	1 738	-9,1	9 650	10 430	-7,5
United States	7 276	7 057	3,1	44 345	42 059	5,4
North America	9 874	9 892	-0,2	60 129	59 327	1,4
Argentina	412	414	-0,4	2 319	2 550	-9,0
Brazil	2 823	2 913	-3,1	17 243	17 482	-1,4
Chile	75 e	76	-1,4	443	534	-17,1
Colombia	90 e	105	-14,5	506	572	-11,5
Ecuador	50 e	48	4,5	302	290	4,1
Paraguay	1 e	2	-35,9	7	8	-4,0
Peru	105 e	103	2,4	608	606	0,4
Uruguay	4 e	5	-12,4	28	27	1,1
Venezuela	3 e	12	-75,0	34	93	-63,6
South America	3 563	3 676	-3,1	21 491	22 162	-3,0
Egypt	725 e	642	12,9	4 315	3 799	13,6
Libya	54	36	51,5	280	184	52,5
South Africa	454 e	547	-17,0	3 133	3 197	-2,0
Africa	1 234	1 225	0,7	7 729	7 180	7,6
Iran	2 165 e	2 040	6,1	12 788	12 110	5,6
Qatar	231	225	2,6	1 289	1 316	-2,1
Saudi Arabia (1)	425 e	460	-7,5	2 583	2 545	1,5
United Arab Emirates	287	279	2,8	1 652	1 585	4,2
Middle East	3 108	3 004	3,4	18 312	17 557	4,3
China	87 533	79 585	10,0	492 169	447 825	9,9
India	9 336	8 976	4,0	56 959	54 230	5,0
Japan	8 789	8 750	0,4	51 082	52 967	-3,6
South Korea	5 958	6 116	-2,6	36 445	36 060	1,1
Pakistan	280 e	442	-36,7	1 649	2 514	-34,4
Taiwan, China	1 960 e	1 966	-0,3	11 552	11 425	1,1
Thailand	415 e	589	-29,6	2 151	3 311	-35,0
Vietnam (2)	1 350 e	1 252	7,8	8 170	6 215	31,5
Asia	115 622	107 676	7,4	660 176	614 547	7,4
Australia	476	507	-6,2	2 719	2 923	-7,0
New Zealand	58	52	12,6	335	327	2,5
Oceania	534	559	-4,4	3 054	3 250	-6,0
Total 64 countries (3)	158 978	152 002	4,6	925 064	882 005	4,9

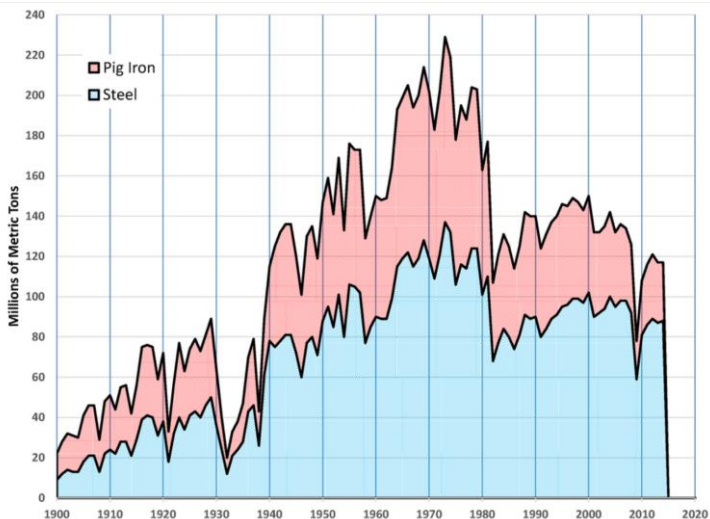
En el cuadro mostrado más arriba sacado de la World Steel Association encontramos los datos relativos a la producción de acero en los primeros 6 meses de 2019.

Elaboramos ahora una clasificación por área geográfica de la producción de acero de los 6 primeros meses de 2019 utilizando los datos sacados de la World Steel Association:

	2019	% sobre el TOTAL 2019
1 ASIA	660.176	71,36%
2 EUROPA	84.744	9,16%
3 NORTEAMÉRICA	60.129	6,50%
4 C.I.S.	50.492	5,46%
5 SUDAMÉRICA	21.491	2,32%
6 OTROS EUROPA	18.938	2,04%
7 ORIENTE MEDIO	18.312	1,98%
8 ÁFRICA	7.729	0,84%

El área asiática produce el 71,36% del acero mundial. Si añadimos la producción de Europa, del C.I.S y de los otros europeos, que forman una única área no separada por mar, obtenemos una producción de acero igual al 88%. En esta área las mercancías (entre ellas el acero) pueden circular sin poder ser controladas ni bloqueadas por las marinas militares. Con la realización de la ruta de la seda las mercancías de esta área pueden circular sin ser sometidas a un eventual bloqueo naval por parte de USA e Inglaterra.

Gráfico de la producción de Acero y de Arrabio del 1900 al 2015:

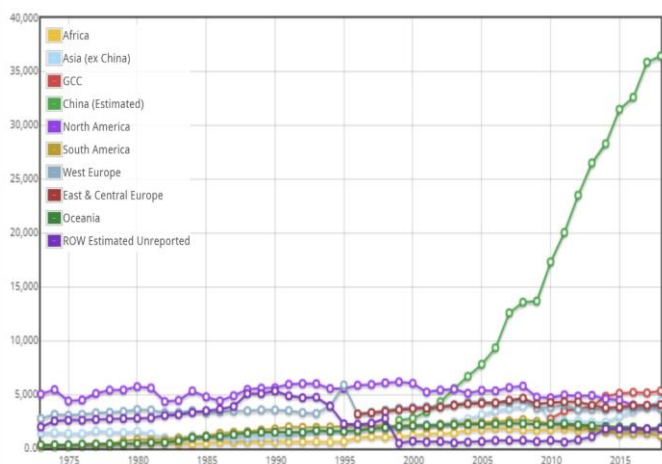


ALUMINIO

Examinamos ahora la producción de Aluminio.

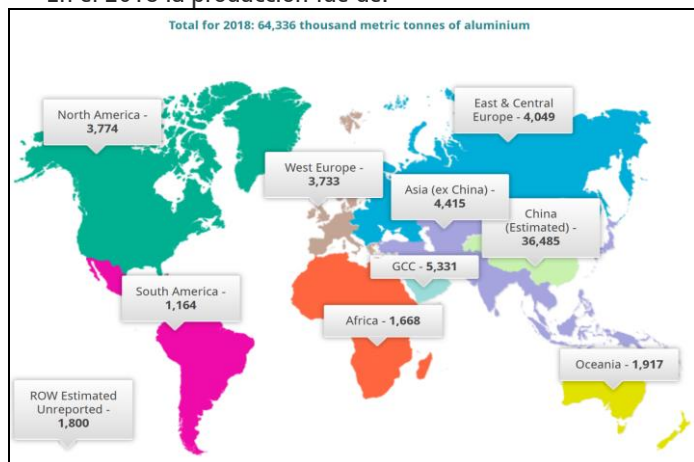
El gráfico siguiente muestra la producción de aluminio del 1973 a 2018 para China y para las distintas áreas geográficas.

Total for 1973 to 2018: 1,263,864 thousand metric tonnes of aluminium



Lo que salta a la vista es que la curva de la producción de la China que parte del 1999 con una producción que es la mitad que la de Norteamérica, en el 2003 alcanza la producción de Norteamérica y de allí levanta el vuelo hasta llegar en el 2018 a una producción que es 9,67 veces la de Norteamérica.

En el 2018 la producción fue de:



En el mapa de arriba se muestra la producción de aluminio por área geográfica en el 2018.

De los valores expuestos calculamos la producción porcentual del aluminio sobre el total mundial:

Valores en millones de toneladas

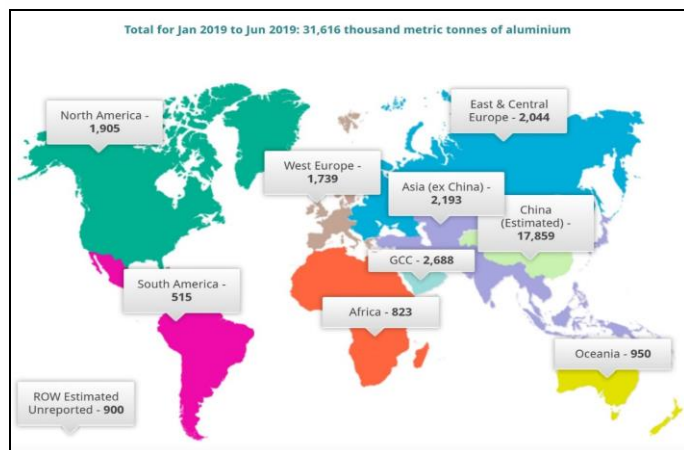
1	China	36.485
2	GCC (Países árabes del Golfo Pérsico)	5.331
3	Asia sin China	4.415
4	Europa del Este y Central	4.049
5	Norteamérica	3.774
6	Oeste de Europa	3.733
7	Oceanía	1.917
8	África	1.688
9	Sudamérica	1.164

Debemos precisar que en la producción norteamericana, Canadá ha producido 2.924.389 de toneladas de aluminio mientras que los USA han producido sólo 849.611, que es igual al 1,3% del total mundial.

Valores en porcentaje sobre el total de la producción

1	China	56,71%
2	GCC (Países árabes del Golfo Pérsico)	8,28%
3	Asia sin China	6,86%
4	Europa del Este y Central	6,3%
5	Norteamérica	5,86%
6	Oeste de Europa	5,8%
7	Oceanía	2,98%
8	África	2,63%
9	Sudamérica	1,8%

En los primeros 6 meses del 2019 también se han confirmado las consideraciones hechas para el 2018.



En el gráfico circular de abajo vemos que en **1972** la producción de aluminio fue de 11,7 millones de toneladas y en ese año los USA habían producido **3,74 millones de toneladas, esto es el 32% del total, y era el primer productor mundial** seguido de Rusia con el 16%, Japón con el 9%, Canadá con el 8%, Noruega con el 5% y los otros países con porcentajes menores. En esa fecha (1972) la producción de aluminio en China era inferior al 1% del total mundial.

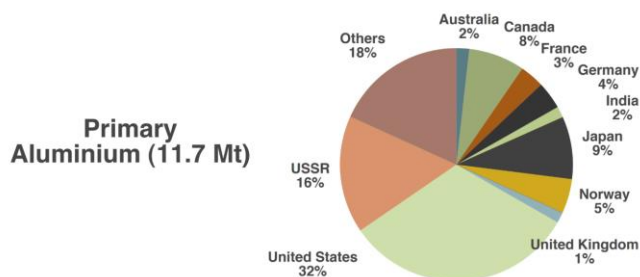


Figure 1: World Production of Bauxite, Alumina and Aluminium (1972)
Source: Derived from World Bureau of Metal Statistics (WBMS), various years

Hoy en este sector las relaciones están completamente invertidas.

En el 2019 China produjo 36,485 millones de toneladas de aluminio con un porcentaje del 56,7% mientras los USA en la misma fecha produjeron 0,849 millones de toneladas, esto es el 1,3% del total mundial.

Como se ve la caída productiva de este sector ha sido ruinoso para los USA. Tiene poco de que lamentarse y agitarse TRUMP. Ningún país, USA incluido, puede vivir de un solo recurso.

Consideraciones sobre la importancia del aluminio en la producción industrial capitalista.

(...)

“La industria aeronáutica necesita un gran número de materiales y productos diversos, en continua evolución gracias al desarrollo tecnológico. Las características que hacen estos materiales idóneos son la elevada capacidad de resistir a los esfuerzos y la ligereza.

Precisamente por esta razón, la mayor parte de los componentes estructurales de una aeronave está construida utilizando aleaciones de aluminio (el aluminio puro tiene una resistencia mecánica muy baja y no se usa en estado puro): su baja densidad, que se traduce en una notable ligereza (bajo peso específico), y su resistencia mecánica, le permiten soportar cargas significativas reduciendo al máximo el peso total.

Para tener una idea de la importancia de las aleaciones de aluminio en la industria aeronáutica puede valer este ejemplo: según una estadística reciente, en un Boeing 757 el 78% de los materiales usados para su construcción es constituido por aluminio y por sus aleaciones.

El uso de un centenar de tipos de aleaciones de aluminio permite a los diseñadores de automóviles utilizarlos en varias partes:

- Motores y otras partes mecánicas: carcasa del alternador y tapas de arranque, colectores de admisión, cárter de aceite, caja de cambios y culata;
- Chasis: barras de protección lateral, llantas, caja de dirección;
- Sistema de enfriamiento: bomba de agua, acoplamiento para mangueras y radiador;
- Aire acondicionado: carcasa del compresor, condensador, evaporador.

La cantidad de aluminio utilizada ha aumentado constantemente en los últimos 30 años (de los 25-30 kg contenidos en un vehículo promedio de los años setenta, aproximadamente el 3% del peso total, se superan hoy los 90 kg), y se prevé un aumento continuo en el futuro cercano. (...)
(<https://www.infissaper.it/magazine/leghe-di-alluminio/>)

“El uso del aluminio en la construcción es muy frecuente gracias a su propiedad intrínseca de ligereza y resistencia a la corrosión. Principalmente es utilizado en los revestimientos externos de fachadas, techos y paredes, en las ventanas y en las puertas, en las escaleras, barandillas, en las estanterías y otras más variadas aplicaciones.

Las aleaciones de aluminio realizadas para la construcción son resistentes al agua, a la corrosión e inmunes a los efectos nocivos de los rayos UV, garantizando así un rendimiento duradero.

El aluminio no necesita ningún tipo particular de mantenimiento, ya se trate de aluminio en bruto o aluminio barnizado o anodizado.”

(<https://www.laminacionesottile.com/blog/it/uso-alluminio-edilizia/>) (...)

CEMENTO

Analizamos la producción del Cemento, elemento esencial en la producción de construcciones, carreteras, puentes, diques, disposición del territorio, etc.

En la tabla siguiente mostramos la clasificación de los primeros 11 países productores de cemento en el 2018:

Anni	PRODUZIONE CEMENTO						FONTE	USGS	% TOTALE MONDO 2018
	1988	2014	2015	2016	2017	2018			
MILIONI di TONNELLATE									
CINA	513.5	2500	2350	2410	2400	2370			57.80
INDIA	85	280	300	280	270	280			6.83
USA	85.6	77	84	85	86	88			2.15
BRASILE	43	72	60	57	54	52			1.27
INDONESIA	22	60	58	63	66	78			1.90
IRAN	20.1	75	58	55	56	53			1.29
GIAPPONE	81.3	58	55	56	53	53			1.29
ARABIA SAUDITA	14	63	62	61	45	47			1.15
RUSSIA	26.7	69	62	61	45	47			1.15
TURCHIA	38.2	75	71	77	77	80			1.95
VIETNAM	6	60	67	77	78	80			1.95
GERMANIA	30	31	32	33	33	35			0.85
ITALIA	22	22	23	19.3	19.3	20			0.49
MONDO	987.4	4180	4100	4200	4050	4100			100.00

El dato que llama la atención en seguida es que la producción total mundial ha permanecido casi constante a partir de 2014, oscilando entre 4.100 y 4.200 millones de toneladas mientras en el 1988 la producción mundial fue de 987,4 millones de toneladas. **Estos números dicen que la producción de cemento en estos últimos 5 años ha permanecido estancada, esencialmente crecimiento cero. Este es un índice que nos permite decir que la economía ha entrado en una fase de estancamiento y que esto es una señal inequívoca que los próximos años serán años de crisis, de estancamiento y de recesión.**

A partir del 2013-2014 la producción total mundial de cemento ha permanecido esencialmente constante. La curva de la producción es plana. China ha producido su máximo en el 2014 con 2.500 millones de toneladas y en el 2017-2018 ha producido 2.000 millones de toneladas, señal que la China también subyace a las leyes del capitalismo. Según nosotros, China ha llegado a su ápice sobre todo en el sector de la construcción.

Si damos una ojeada a China vemos que en los últimos treinta años han sido construidas tantas infraestructuras y edificios que

es imposible que en los próximos años se pueda construir a los ritmos actuales, más bien estamos seguros que habrá una ralentización y esto debe provocar una crisis profunda también en China.

TRANSPORTES

Examinamos los transportes ferroviarios porque su importancia en el tablero mundial, tanto para el transporte de mercancías como para el transporte de personas, está creciendo notablemente con la introducción de los trenes de alta velocidad que actualmente superan los 200 km/h (con puntas de 300 y más) para el transporte de personas, y los trenes de alta capacidad para el transporte de mercancías con convoyes que van de 40 a 100 vagones.

Ferrocarriles de alta velocidad

Citamos de Omio, plataforma de viajes que permite a sus usuarios buscar y reservar conexiones ferroviarias, de autobús y aéreas en toda Europa, un informe sobre los trenes de alta velocidad en China del 2019. El ferrocarril de alta velocidad en China es cualquier servicio ferroviario para el transporte de personas que tenga una velocidad media de al menos 200 km/h.

“El siguiente estudio, realizado por Omio, proporciona una panorámica sobre la situación de las 20 redes ferroviarias de alta velocidad líderes en el mundo. Los resultados muestran dónde han sido ya efectuadas inversiones en infraestructuras avanzadas y movilidad a bajas emisiones. El estudio ha analizado y después comparado el número de kilómetros de línea en servicio y en construcción, la velocidad máxima de funcionamiento y la velocidad máxima técnicamente factible de los trenes. El resultado es la clasificación Omio 2019 de los trenes de alta velocidad.” (<https://www.liberoreporter.it/2019/07/esteri/alta-velocita-ferroviaria-nel-mondo-la-classifica-cina-al-top-e-svizzera-flop.html>)

Rango	País	Tipo de tren	Líneas en funcionamiento (km)	Rieles en construcción (km)	Velocidad máxima de funcionamiento (km/h)	Velocidad máxima (km/h)
1	China	CR400BF	31.043	7.207	350	420
2	Japón	Shinkansen	3.041	402	320	400
3	España	AVE	2.852	904	310	404
4	Francia	TGV POS	2.734	0	320	575
5	Alemania	ICE	1.571	147	300	368
6	Corea del Sud	KTX	887	0	305	421
7	Italia	AGV 575	896	53	300	394
8	Turquía	TCDD HT65000	594	1.153	250	250
9	Austria	ICE	263	281	250	275
10	Arabia Saudí	Talgo 350	453	0	300	365

Tabla 2: Datos de la red de alta velocidad de los 10 primeros países (Omio 2019)

De esta tabla que proporciona los datos de la longitud de las vías de alta velocidad de los primeros 10 países destacamos que la longitud de las vías de alta velocidad de los ferrocarriles chinos es de 31.043 km, esto es más del doble de la suma de la longitud de los otros 9 países juntos que es de 13.323 km y exactamente 2,33 veces. En este informe no aparecen los Estados Unidos que ahora están sólo empezando a afrontar la construcción de vías para trenes de alta velocidad.

Otros datos sobre los trenes chinos:

- Sobre la línea **PEKÍN-SHANGHAI**. Los G train (trenes proyectil) cubren los 1.318 km entre las dos ciudades en unas 5 horas con una velocidad máxima de 300km/h. **El más rápido** emplea 4 horas 24 minutos.
- **Línea HARBIN-DALIAN**. Los trenes de alta velocidad cubren los 921 km entre las dos ciudades en unas 3 horas

y media con una velocidad máxima de 300 km/h. **El más rápido:** 3h35min.

- **Línea LANZHOU-URUMQI**. Los trenes de alta velocidad cubren los 1.776 km entre las dos ciudades en 11 horas con una velocidad máxima de 300 km/h. **El más rápido:** 11h. (...)

“China: inaugurada la línea ferroviaria de alta velocidad Cantón-Shenzhen-Hong Kong.

El primer tren directo de alta velocidad de Hong Kong a Cantón ha salido este domingo, 23 de septiembre, inaugurando la línea Cantón-Shenzhen-Hong Kong (Xrl) y marcando un hito fundamental hacia el objetivo de una vasta zona económica integrada en el sur de China, que en las intenciones de Pekín debería competir con metrópolis como Tokio y Nueva York.

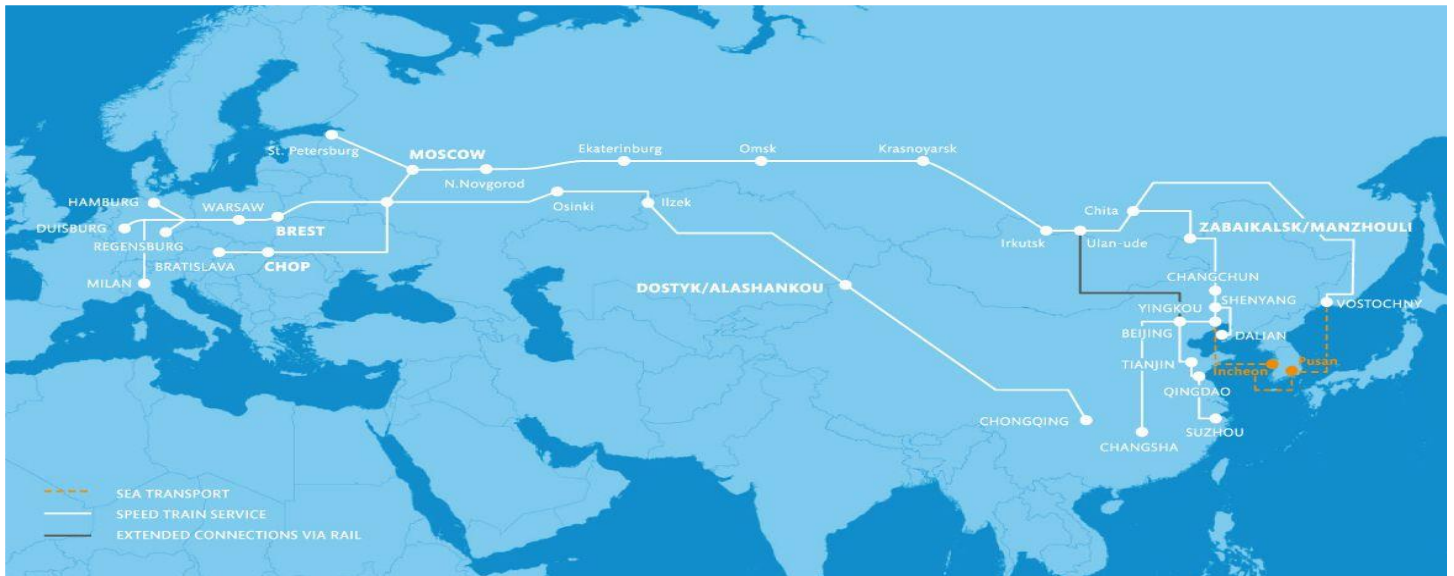
La conexión infraestructural ha costado 10.000 millones de dólares, y los trabajos siguen rápido. Más difícil, en cambio, es convencer a la opinión pública de Hong Kong, que en el proyecto se divisa los contornos de una ulterior erosión de los márgenes de autonomía disfrutados por la excolonia británica. El plan relativo al desarrollo del Área de la Gran bahía fue aprobado formalmente por el Congreso nacional del pueblo chino el pasado marzo.” (<https://www.stradeeautostrade.it/notizie/2018/cina-inaugurata-la-linia-ferroviaria-ad-alta-velocita-canton-shenzhen-hong-kong/> 25-09-2018)

“No menos de 4.000 km de líneas serán construidas este año, ya que China Railway Corp. apunta a tejer múltiples rutas troncales para servir a los centros estratégicos y sus conurbaciones en las zonas costeras, con el fin de explotar las bases de clientes en crecimiento para financiar la construcción de líneas eléctricas en las provincias centrales y occidentales, informa SCMP.” (<https://www.agcnews.eu/cina-e-lunga-oltre-29mila-chilometri-la-tav-di-pechino/> 15-04-2019)

Los trenes de alta velocidad en China están construidos en gran parte sobre viaductos para evitar desperdiciar suelo para dedicar a la agricultura, ahorrar en la compra de terrenos y evitar pasos a nivel. El suelo utilizado con vías en tierra es de 28,4 hectáreas por kilómetro de vía, mientras que la misma distancia de vía sobre un puente ocupa solo 10,9 hectáreas de tierra y el coste por la compra de los terrenos es menor. De este modo, las líneas ferroviarias elevadas pueden liberar espacio de tierra en regiones densamente pobladas. Las secciones del puente están prediseñadas, prefabricadas, y después transportadas a la obra para ser atornilladas juntas. Esto acelera la construcción y garantiza un mejor control de calidad.

“El tren de alta velocidad Pekín-Shangai de 1318 km, abierto en 2011 para unir las dos ciudades más grandes de China, cuenta con el viaducto más largo del mundo: el viaducto de 164,8 km entre Danyang y Kunshan cerca de Shangai se extiende sobre cuatro ciudades en la provincia oriental de Jiangsu, donde el terreno predominante está constituido por arrozales, canales, lagos y ciénagas. El puente transcurre aproximadamente paralelo al río Yangtzé, pasando por los límites del norte de los centros urbanos a lo largo del recorrido. Empleando a más de 10.000 obreros, la construcción ha requerido cuatro años y cuesta aproximadamente 8.500 millones de dólares, según los datos de Xinhua.” (<https://www.agcnews.eu/cina-e-lunga-oltre-29mila-chilometri-la-tav-di-pechino/> 15-04-2019)

Además de en los ferrocarriles internos, China está invirtiendo masivamente en las conexiones con Asia y Europa sobre todo en el transporte de mercancías.



Presentamos el mapa que encabeza esta página y que muestra las conexiones hoy existentes y funcionales para el transporte ferroviario con Europa y Rusia. Observando el plano ferroviario siguiente vemos que de China a Europa hay 2 líneas ferroviarias. La línea que usa la vía Transiberiana que une Suzhou, Pekín, Tianjin y otras ciudades a Duisburg, y la segunda línea que une Chongqing a Duisburg. (Chongqing es la metrópoli más grande del mundo con 36 millones de habitantes). La longitud de la vía Chongqing-Duisburg es de 11.179 km. Observando el plano ferroviario se deduce también que las líneas ferroviarias no terminan en Duisburgo, Bratislava o Hamburgo sino que se unen a toda la red ferroviaria europea por lo que son líneas ferroviarias que llegan a cualquier ciudad o centro industrial europeo, y lo mismo se puede decir del lado chino.

Hoy las mercancías que parten de China para llegar a Rotterdam por tren invierten la mitad del tiempo que el transporte por mar. Esto es un duro golpe a la capacidad de los USA de poder bloquear las mercancías en el área euroasiática donde hay un mercado de miles de millones de clientes.

Esta nueva situación pone en problemas a las dos potencias históricas Inglaterra y Estados Unidos que tenían su eje de control en la marina MILITAR.

La empresa de transportes alemana D.B. Group en su página web dice:

"D.B. Group está especializada en el transporte de contenedores DV de 40 pies, HC de 40 pies COC entre Extremo Oriente (China y Corea del Sur) y Rusia/Europa utilizando la conexión ferroviaria Transiberiana.

El ferrocarril Transiberiano conecta Europa y China con un sistema de calibre de gran tamaño que abarca más de 9.500 km a través de Rusia, Bielorrusia y Ucrania. En Europa y China, el cambio de calibre de gran tamaño a estrecho se lleva a cabo en las terminales especialmente equipadas de Brest (Bielorrusia) o Malaszewicze (Polonia) para la ruta del norte, y Chop (Ucrania), Dobra (Eslovaquia) o Zahony (Hungría) para la ruta meridional.

En el Extremo Oriente, los principales puntos de intercambio son Zabaikalsk (Rusia) y Manzhouli (China); desde allí se gestiona el 90% de nuestros envíos. A continuación, nuestra ruta meridional a través de Dostyk (Kazajistán) y Alashankou (China), que proporciona los trenes desde Chongqing. (...)

El transporte ferroviario contribuye a una reducción significativa de las emisiones de dióxido de carbono y, por lo tanto, es uno de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente. La ruta del D.B. Group utiliza redes ferroviarias

electrificadas alimentadas en gran parte por centrales hidroeléctricas. El ferrocarril contribuye además a reducir la grave congestión que afecta a los puertos involucrados en los intercambios de contenedores entre Este y Oeste, moviendo los contenedores de los camiones a la red ferroviaria.

Los ferrocarriles son prácticamente indiferentes a las condiciones climáticas adversas."

(<https://www.dbgroup.net/it/trasporto-su-rotaia>)

CONCLUSIONES

- Del trabajo expuesto se deduce de un modo claro que la primera potencia económica es China y el resumen siguiente lo demuestra claramente: el 52% del acero mundial. El 56,7% del aluminio, el 57,8% del cemento.
- Los USA producen: el 4,8% del acero mundial, el 1,2% del aluminio, 2,15% del cemento.
- O sea, China produce 10,8 veces el acero de los USA, 47,2 veces el aluminio de los USA, 26,9 veces el cemento de los USA.

Basta esta breve comparación sobre la producción de estos tres materiales de base de la producción industrial capitalista para establecer que la primera potencia económica mundial hoy es China, que ha trastocado las relaciones de fuerza económicas salidas de la segunda guerra mundial. Podemos decir que a nivel industrial los USA han sufrido una derrota, una ruptura. Los USA piensan poder dominar el mundo con las finanzas pero se equivocan completamente. Debemos recordar lo que dijo nuestra corriente hace más de 50 años. **"Derriba más telones de acero la intriga económica que las bombas atómicas"**.

Es del magma productivo que nacen los choques y las tensiones entre los estados capitalistas. No son las decisiones de los políticos ni las estrategias comerciales en sí mismas. La potencia de una nación capitalista se ve no en el aparato militar sino en el aparato económico.

Tiene poco con que amenazar Trump contra la competencia desleal, son las mercancías americanas que no logran competir en el mercado. Es ya desde hace algunos años que el gran almacén de las mercancías chinas inunda el mercado mundial en cualquier rincón de la tierra gracias a la mejor relación calidad precio de las mercancías chinas respecto a las americanas.

Muchos grupos y partiduchos de izquierda examinan siempre las dotaciones militares para evaluar las relaciones de fuerza entre los estados capitalistas ignorando completamente los aparatos productivos.

Quien pare capital es sólo el proletariado al cual le arrancan una parte de su trabajo, **el plusvalor**, que se transforma en capital. Y por lo tanto es importante analizar también el número de habitantes. Ya en todo el mundo domina el modo de producción capitalista, África incluida, con la consecuente proletarianización de la mayor parte de la población, y por tanto el plusvalor es arrancado en cada rincón de la tierra y la lucha es entre quien busca acaparar el plusvalor de los otros.

No hay que tener una vista de águila para darse cuenta que la mayor masa de proletarios se encuentra en Asia y no en los USA o en Europa.

Con este propósito mostramos una tabla de los 15 primeros estados más poblados del mundo:

	País/Territorio	Población	Fecha	% de la población mundial
1	China	1.404.101.000	22/04/2020	18,05%
2	India	1.370.876.000	22/04/2020	17,62%
3	USA	329.542.000	22/04/2020	4,23%
4	Indonesia	268.074.600	01/07/2019	3,55%
5	Brasil	211.418.000	22/04/2020	2,71%
6	Pakistán	207.776.954	15/03/2017	2,67%
7	Nigeria	195.874.740	01/07/2018	2,51%
8	Bangladesh	166.221.000	15/03/2016	2,14%
9	Rusia	146.745.098	01/01/2020	1,88%
10	México	127.792.286	01/07/2019	1,64%
11	Japón	125.950.000	01/03/2020	1,62%
12	Filipinas	108.771.978	01/07/2020	1,39%
13	Egipto	100.309.000	22/04/2020	1,28%
14	Etiopía	98.665.000	01/07/2019	1,27%
15	Vietnam	96.208.984	01/04/2019	1,23%

*Datos actualizados abril de 2020

https://it.wikipedia.org/wiki/Stati_per_popolazione

De la tabla de la clasificación entre los países con mayor número de habitantes vemos que la población de los países asiáticos es de 3.894.725.614 sobre un total de 4.958.326.640 del total de los 15 países.

Por tanto, los países asiáticos tienen una población que es del 78,5% respecto al total de los 15 países más poblados del mundo.

Esto nos dice que el baricentro de la economía mundial se ha desplazado y se concentra cada vez más en ASIA y esto ha determinado una disminución de la capacidad de los USA de imponer la dominación del dólar más que en Asia también a nivel mundial.

Reintroducción del proteccionismo

En el prefacio de Engels a la edición inglesa del Discurso sobre el libre cambio de Marx, aparecido en el 1888, leemos esto en relación al hecho que Inglaterra hubiese decidido introducir de nuevo los aranceles en el momento en que era claro que estaba perdiendo su posición como primera potencia industrial del mundo en relación tanto a los Estados Unidos como a Alemania:

"Sin embargo, ningún país estará de nuevo en el punto de pasar del proteccionismo al libre cambio en un momento en el que todos, o casi todos, sus sectores industriales están en condición de desafiar la competencia extranjera en el mercado abierto. La necesidad de esta transición llegará mucho antes de lo que se puede esperar en tal situación. Esta necesidad se manifestará en los distintos sectores en tiempos distintos; y sobre los intereses opuestos de estos sectores surgirán divertidas disputas e intrigas parlamentarias. (...)

En el momento en el que una rama de la industria nacional ha conquistado completamente el mercado doméstico, en aquel momento la exportación se convierte para este sector en una necesidad. En condiciones capitalistas, un sector o se expande o desaparece, no puede permanecer estacionado; la falta de crecimiento significa la ruina incipiente. El progreso técnico de la mecánica y de la química pone constantemente límites a la ocupación del trabajo humano, permitiendo al mismo tiempo un crecimiento y una concentración del capital cada vez más rápidos. De este modo crea en cada sector estancado de la industria un exceso tanto de trabajadores como de capital, un exceso que no encuentra salida en ninguna parte, porque el mismo proceso está en acción en todas las otras ramas industriales."

Si ahora los USA se vuelcan en la política de imponer los aranceles aduaneros no es debido a la **competencia desleal**, ya que por su naturaleza el Capital debe meterse en cada rincón de la tierra para vender las mercancías producidas con el fin de recuperar los gastos de producción pero sobre todo para obtener uno más, la ganancia, que en gran parte deberá ser reinvertida en la producción y sin la cual no puede vivir. El modo de producción capitalista necesita el mercado mundial y suprimir todos los obstáculos para la circulación de las mercancías incluidas las barreras aduaneras. Cuando un estado impone los aranceles aduaneros es cuando las mercancías endógenas no están en condiciones de competir con las mercancías extranjeras. Es una contradicción en términos afirmar que tal país o tal otro hace la competencia desleal ya que en el mercado, a igual características de las mercancías, se compra y se vende la mercancía que cuesta menos y que se vende por menos y en caso de necesidad también por debajo del costo con tal de realizar una parte del dinero anticipado. Imponer las barreras aduaneras, como están haciendo los USA, es admitir a la fuerza que el sistema productivo de los USA es más anticuado y menos eficiente que el de los que han llegado últimos, China y países asiáticos. Los datos arriba expuestos demuestran claramente que Asia liderada por China es el corazón pulsante de la actual fase de la economía capitalista mundial. De poco sirven los aranceles aduaneros en la situación actual en la que en todo el mundo está vigente el capitalismo. ¿Una tercera guerra mundial podrá, después de una inmensa destrucción, recrear las condiciones para un nuevo ciclo capitalista? Nosotros no pretendemos responder esta pregunta sino que relanzamos nuestra consigna a los proletarios de todo el mundo: **Debemos yugular al Capitalismo antes que con los estallidos y las pestilencias desaparezca la humanidad de la faz de la tierra.**