

Casi mil millones de pasajeros al año

China: Viaje en el ferrocarril que lleva a la Gran Muralla

LETICIA ESCARDO

Al viajero que se adentra en China no es preciso recordarle la vastedad del territorio por el que viaja: está presente en el paisaje. Aparece constantemente ante sus ojos la gradiosidad topográfica, anonadando su espíritu y dejando patente a cada paso la pequeñez del hombre frente a la Naturaleza. Una se pregunta si la sabiduría proverbial china no nazca de la contemplación diaria de esta peculiar geografía.

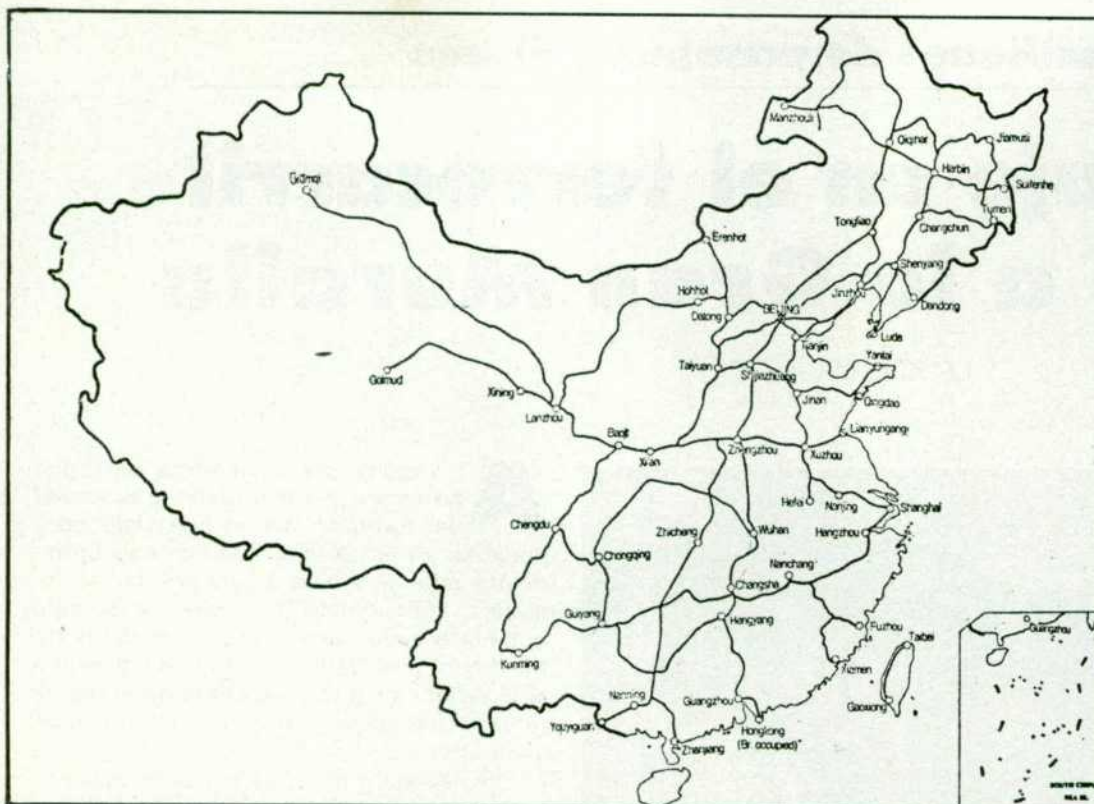
Pero al lector de estas líneas sí es preciso avivar su imaginación para que hiperbolice al máximo su fantasía, y aun es posible se quede corto, al hablarle de la China, el Imperio del Centro, de su entorno y paisaje. Un ejemplo ferroviario de muestra. En la línea férrea Chengtú-Kumming, de unos 1.000 km. de recorrido, existe de promedio un puente cada 1,7 km. y un túnel cada 2,5 km. La suma de estos puentes y túneles es de unos 400 km. No creo preciso subrayar las dificultades de construcción.

Sobre este país de 9,6 millones de km². y de 1.000 millones de habitantes se trazó la primera línea férrea en 1876. Hasta 1949 se habían construido 11.000 km. de línea. En la actualidad existen en funcionamiento 30.000 km. Es preciso recordar, para mejor ponderar el esfuerzo constructivo, que la meseta del Tibet, que cubre un área de 2,2 millones de km²., tiene una altitud media de 4.000 m. Y que la suma de desiertos al Norte del país supone un millón de km². de extensión. Para añadir dificultades, dos tercios del territorio nacional es montañoso y corren sobre él 1.500 ríos, siendo la suma de los tres más importantes de 14.000 km. Uno de ellos, el río Amarillo, conocido por sus habitantes como "El dolor chino", acarrea en sus aguas anualmente 1,6 billones de toneladas de

En la Estación Central de Pekín ● La calle, un hervidero humano ● Un inmenso país como un mar de montañas ● Ejercicios de gimnasia en plena vía pública.



Dalias en flor flanquean la vía férrea; al fondo humea un tren.



Mapa de la red principal de los ferrocarriles de la República Popular de China.



sedimentos; con la acumulación de tales depósitos se forman barreras naturales que producen grandes inundaciones (*). Un dato más: de los 370 lagos, la mitad tienen una extensión mayor a los 100 km².

El transporte en ferrocarril en China supone el principal medio de transporte, con un volumen en 1980 de 1.112 millones de toneladas de mercancía y **922 millones de pasajeros**. En la actualidad, el esfuerzo mayor se encamina a la electrificación de la red; en funcionamiento existen hoy en día 1.600 km. y en construcción cinco líneas más.

Aunque fundamentalmente no es un trazado centralizador el de las líneas chinas, de Pekín nacen siete líneas en todas las direcciones del mapa, convirtiéndose en el nudo ferroviario más importante del país.

Pekín es una extensísima ciudad de 17.000 km². y una población de ocho millones y medio de habitantes. Hace unos treinta años, a pocos kilómetros de ella, se excavaron los restos óseos de un hombre que se vino a llamar "el hombre de Pekín", al que se le calcula una edad aproximada de 500.000 años y que constituye por ahora el antepasado más remoto del hombre actual. Desde entonces, el área —dicen los arqueólogos— ha estado poblada. La capitalidad del Imperio la ha ostentado Pekín en diferentes épocas y de modo permanente en los últimos setecientos años. Para defenderla se construyó la Gran Muralla china en el año 221 a. J.C. por el Emperador que unificó la China, Qin Chin, cuya tumba, a pocos kilómetros de Xian, se ha

(*) En la ciudad de Nanking, el puente ferroviario sobre el río Yangtzé mide 6,7 km. y está a 300 km. de su desembocadura.

La Estación Central de Pekín es un constante hervidero humano.





La bicicleta, en un país superpoblado pero aún poco motorizado, es el medio de locomoción individual más extendido.

descubierto recientemente con sus 7.000 figuras de barro a escala natural representando su ejército.

Pues bien, hacia esa Gran Muralla nos encaminamos tomando el ferrocarril de la **Estación Central**, que sale a las 7.40 horas y llega dos horas más tarde.

PEKIN CENTRAL

Pero la estación merece una descripción por breve que sea. El edificio, construido tras la revolución de 1949, se sitúa en una gran plaza, a la que se llega por una avenida amplia, con las proporciones clásicas de la arquitectura china, que jamás resultan ostentosas y menos pecan de ñoñas; a ojo de buen cubero —el mío—, estas proporciones resultan tan mágicas como las de la pintura holandesa; dos tercios de cielo sobre un tercio de edificación o paisaje. Y siempre la anchura es vez y media la altura. Pero esta norma es rota cuantas veces el artista quiera jugar con el elemento sorpresa. Y siempre en China el artista acierta. En Pekín, el ejemplo más conmovedor de este saber hacer arquitectónico es el palacio imperial, la llamada Ciudad Prohibida, pero a menor escala surge a cada esquina, si la esquina tiene al menos cien años. Pues, a decir verdad, los tiempos modernos, con sus modernidades, también han hecho mella en este país milenario.

UN HERVIDERO HUMANO

Yo estaba acercándome a pie por la gran avenida que conduce a la Estación Central. **La calle era un hervidero humano**, y la calzada, un hervidero de bicicletas, de



La ornamentación floral es nota característica en todas las estaciones, incluso las más pequeñas.

vez en cuando un taxi, con intermitencia el paso de autobuses y con cadencia el paso de riksós (tricyclos con biplaza detrás que se alquilan). La sensación mía era que la gente paseaba con holgura. ¿Cómo lo explicaré? El paso no es acelerado ni lento, es como el de un militar que pasea, con cierto garbo, pero en el caso chino con mucha dulzura al mismo tiempo, y aunque la calle está llena, nadie tropieza ni se apelotona, ni siquiera en los cruces. Se paran a medio metro del que va delante. Y nadie se fija en nadie, aunque se miran unos a otros. Es decir, que yo no me sentía observada, pese a despegarme claramente del conjunto, por rasgos y vestimenta. Si tuviera que calificar el gesto de los que

conmigo se cruzaban, yo diría que era de sosiego y conformismo a partes iguales. En nada semejante al ajeteo de una gran ciudad occidental.

En la plaza hay un gran aparcamiento de bicicletas, una parada de riksós y muchas de autobuses, que en verano tienen un tejadillo verde de uralita para ampararse del sol. Las temperaturas oscilan entre los -5 ó -10° de la época fría a los 30 ó 35° de la estival; por ello, la diferencia de vestuario entre una y otra época es marcadísima. La cabeza en cualquier época la llevan cubierta, bien por el clásico sombrero de paja o por el gorro forrado con orejeras, y en previsión de catarros, una máscara blanca semejante a la de los cirujanos.



Amplísima explanada ante la Estación Central pekinesa.



La Gran Muralla.

GIMNASIA EN PLENA CALLE

A las seis de la mañana es habitual ver a muchas personas hacer ejercicios de gimnasia en plena calle, esperando al autobús o caminando. Es gimnasia china, propugnada por el Presidente Mao Zedong, y que más parecen ejercicios de danza, pues los movimientos son suaves y armoniosos. Todo un espectáculo.

En medio de la calle, bajo cristales y tejadillo, un periódico diario se ofrece a la lectura gratuita de peatones o ciclistas que paran la marcha y leen. La escritura china es ideográfica, con miles de caracteres, cada uno de los cuales tiene un significado distinto, ya sea de objeto o de concepto, pero es inteligible para todos independientemente de su dialecto o forma de pronunciar, como para nosotros los números árabes, 3, 5, 7, dentro de un texto inglés, francés o alemán son inteligibles. De esta forma, la escritura es única para toda la China, aunque existen cientos de lenguas diferentes, y se convierte en la vía de entendimiento para el pueblo. Si a este dato práctico sumamos el hecho de que así como para nosotros la palabra "civilización" tiene su raíz en la "civitas" latina, es decir, en la ciudad, el equivalente en chino a este concepto, "Wen-hua", tiene esta traducción

literal: "La influencia transformadora de la escritura". Este respeto por la escritura y la dificultad inmensa de su aprendizaje han hecho que desde la más remota antigüedad la clase dominante fuese y sea el sabio, el escolar, por encima del guerrero o del comerciante o del agricultor, siendo ésta una de las claves más importantes y peculiares de la cultura china.

NOTA DE COLOR

La Estación Central de Pekín es una mezcla de dudoso gusto entre la arquitectura tradicional china y la arquitectura dictatorial (énfasis en dejar pétrea huella, llámese la dictadura como se quiera, los ejemplos de la Universidad de Moscú, el foro Mussolini o los Nuevos Ministerios de Madrid son buena prueba de semejanza). Se compone la estación de un bloque central modernista flanqueado por dos torres tipo pagoda, en las que se incrusta un gran reloj de esfera negra. Las tejas son amarillas vidriadas al uso tradicional, y bajo los aleros, una fila de cerámica vidriada en amarillo y verde ofrece las únicas notas de adorno del conjunto del edificio.

El hall central es grandioso... Amplios ventanales, altísimas columnas, mármoles,



Vestíbulo y escalera en la Estación Central (Pekín).

doble escalera mecánica a ambos lados de un grupo de plantas y flores, altura de techo descomunal, inmensas lámparas chinas y un corredor circular a la altura del primer piso forman todo un conjunto impresionante. El orden y la limpieza son absolutos. Los altavoces atruenan llamando desde cada columna por un pasillo largo, interminable, que da paso superior a todas las vías. El control de billetes se efectúa en la puerta que da paso a las escaleras que conducen al andén. Sin billetes sólo se puede circular por el hall central y este pasillo larguísimo del primer piso. Con billete sólo se puede circular por el andén que corresponde al tren en el que vamos a viajar.

El billete de ida y vuelta cuesta 11,20 yuans (aproximadamente, unas 700 pesetas) a la Gran Muralla en el punto más próximo a Pekín: Badaling. Son unos 70 km. y el tren emplea dos horas en recorrer el trayecto. Una vez en la muralla, tendremos tres horas para recorrerla antes de volver a tomar el tren de vuelta.

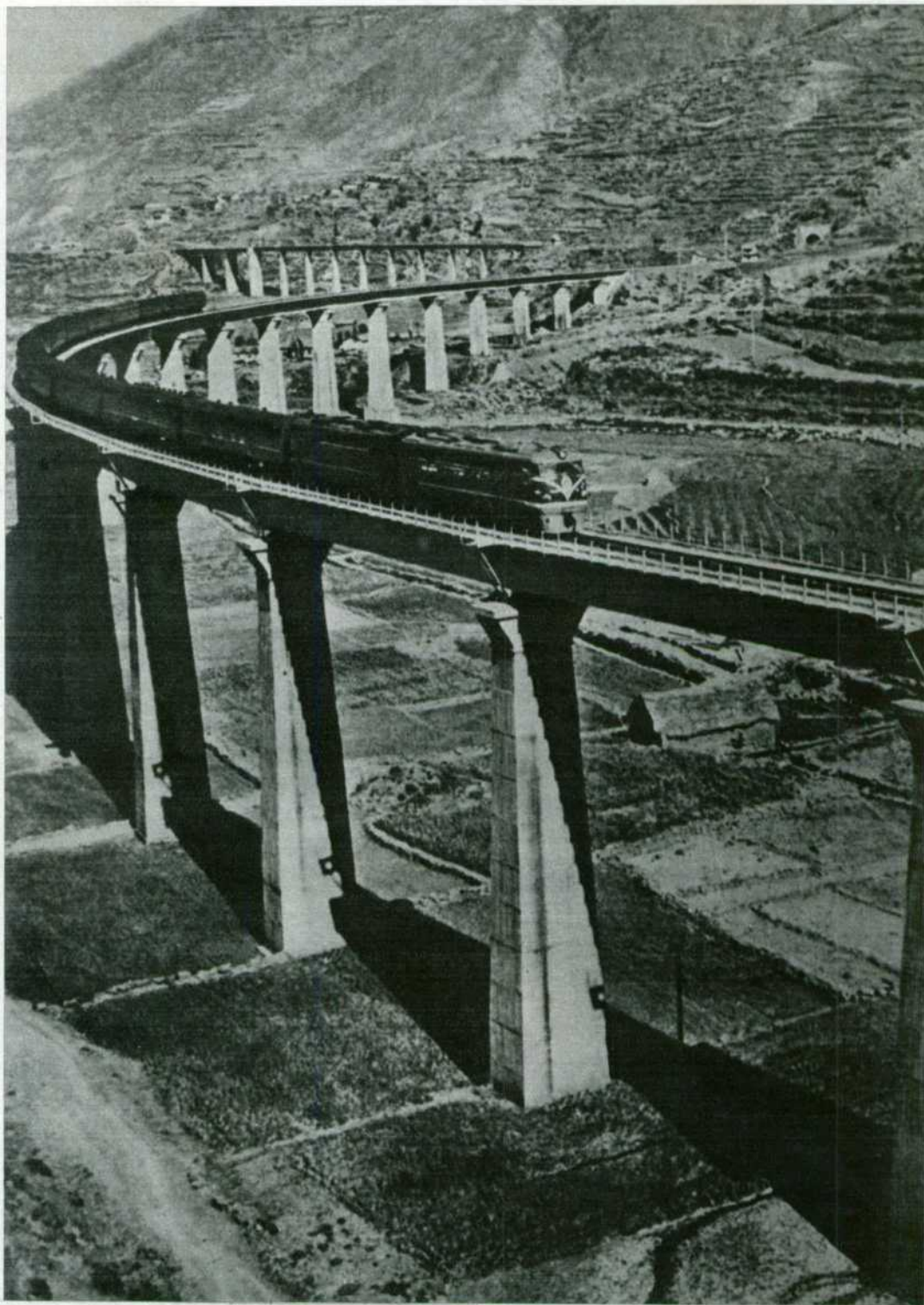
6.000 KILOMETROS DE MURALLA

La Gran Muralla dicen que es la única obra humana que se aprecia sobre la Tierra desde los satélites. Tiene una extensión aproximada de unos 6.000 kilómetros. Se empezó a construir bajo las órdenes del Emperador Chin, el primero que unificó los viejos Estados feudales, y ante el posible peligro de invasión por los pueblos del Norte, los mongoles, construyó la Gran Muralla china. Pese a las dimensiones colosales, el empeño no surtió el efecto prometido y en la historia china se registran invasiones de gentes del Norte que no llegan a superar la muralla, la rodean por el extremo Oeste. Fue restaurada sucesivas veces, pero el esfuerzo más fuerte por mantenerla en perfectas condiciones se efectuó bajo la dinastía Ming, fundada en 1368, empleando cien años en restaurarla.

Prácticamente, permanece intacta; sin embargo, en la localidad de Badaling se han reconstruido y reforzado unos dos kilómetros, con el fin de que se aprecie en sus justas proporciones: ocho metros de altura de media, 6,5 de ancho en la base y 5,8 en la coronación.

Tiene regularmente torres de guardia, y cada cinco kilómetros, pequeños acuartelamientos para los soldados. La muralla, además de defensa, tenía funciones de señalización, con señales de humo durante el día y con fuegos en caso de emergencia por la noche. Pero además servía como vía de comunicación. El remate de la muralla, plano y almenado, es un camino ancho por el que dicen las guías podían andar cuatro caballos en línea.

Nadie duda de que los caballos entren, lo dudoso es que pudieran caminar y subir unos escalones que llegan a tener 40 cm. de altura, pues la muralla se ciñe a la orografía del terreno montañoso en auténtico alarde de ingeniería. Los sillares de base llegan a tener un metro de ancho y una tonelada de peso, pero no es el tamaño el asombro mayor, sino el viaje de la cantera a la cima del monte.



Impresionante vista del viaducto de Chengtu-Kunming.

UN MAR DE MONTAÑAS

El paisaje es verde esmeralda, es un **mar de montañas**, que se acercan sinuosamente y sin intermitencia hasta los pies y que se pierden en la lejanía sin límite. Viendo el cabalgar de la muralla sobre estas olas gigantes se tiene la sensación de estar viendo un dibujo infantil animado, un producto de la imaginación caprichoso, un sueño, un proyecto impensado e impensable fuera de este país, donde el refrán reza: "Con hombres y tiempo, nada es imposible".

Al Norte de la muralla, la gran llanura de los pastizales, que, sin más obstáculos naturales, enlaza con la Mongolia, se abre a la

ensoñación histórica. Por aquí pasó Marco Polo en su viaje fantástico a la China, por aquí entraría el Gran Khan en su conquista del Imperio del Centro, por aquí estuvieron los japoneses durante la segunda guerra mundial... Y son las mismas piedras, los mismos montes y llanos, el mismo aire. Repito: la sensación física de pequeñez humana nunca la había sentido tan vivamente frente al paisaje, como en China.

El trenecillo espera en la estación echando humo. Los pasos a nivel están adornados de flores, el personal viste traje Mao azul marino y gorra de plato; la banderola roja y el silbato son universales. ■ L. E. (texto y fotos).