

UNA MIRADA DESDE CHINA:

DE TRENES Y AÑOS NUEVOS ESTÁN LLENAS LAS NOTICIAS

POR DAVID NÁJERA¹



26 de enero de 2013. La velocidad de los trenes crece cada día más y el asombro que causó hace casi un mes la inauguración en China de la línea más larga en el mundo de un tren de alta velocidad; 2200 kilómetros entre Pekin y Guangzhou, el equivalente casi a la distancia entre Mexicali y la ciudad de México a más de trescientos kilómetros por hora, coincidió con la ausencia de noticias en el mundo por el fin del año, con lo que se convirtió en tema de referencia. Pero también y el comentario no es por acotar el éxito tecnológico que ello supone, la noticia encubre la constancia de los pasos que China da para hacerse de una infraestructura moderna, integradora de su diversidad geográfica, complementaria de su competitividad comercial y especialmente, para consolidar el control central del modelo de crecimiento chino.

¹ El autor del presente es Cónsul General de México en Guangzhou, China.



Más, incluso antes de abundar en el exitoso modelo de desarrollo seguido desde 1989 por la ya segunda economía mundial, vale la pena recordar que las dimensiones demográficas son la fortaleza de China...y su gran debilidad. Con más de un mil trescientos cincuenta millones de habitantes que se extienden en millones de kilómetros cuadrados de los más contrastantes climas, China ha logrado “sacar” de la pobreza a unos quinientos millones de personas en veinte años, algo no logrado por ninguna otra nación o conjunto de ellas en un tiempo equivalente. Aun les falta más de la mitad, pero también hay ya unos cien millones de chinos ricos y al menos diez considerados como muy ricos, escandalosamente ricos, ofensivamente ricos, ante el pasado reciente del que vienen, ante los muchos que aún faltan por salir de la pobreza y, sobre todo, porque el modelo se sostiene en el sacrificio de las masas trabajadoras que con bajos ingresos hacen posible la competitividad china, esa que a su vez arrasa y espanta en otras latitudes.



Porque entre lo que los medios internacionales no reseñaron del nuevo tren es que aunque más caro que los convencionales ya está lleno de aquí al fin de febrero, como llenos y saturados estarán los trenes de velocidad media de unos ciento cincuenta

kilómetros por hora y los ordinarios de noventa. Todos, todos estarán llenos para movilizar a unas quinientas millones de personas a lo largo y ancho de la geografía china durante el mes por venir. Una migración humana que rebasa lo construido y lo pensado y que aun por muchos años seguirá ejerciendo una enorme presión social sobre la capacidad de movilidad y hasta los patrones de consumo nacionales. Que desborda desde ya las fronteras y satura destinos turísticos en la vecindad en donde encontrarse turistas chinos es ya como antaño ocurría con japoneses, o antes con estadounidenses.

Durante la larga estancia terrenal de Mao en el control chino se instituyó el “libro de familia” o *hukou* en el que se anotaba la vecindad familiar de cada persona y su familia. Ese documento era vital para el acceso a la distribución de alimentos, a los servicios educativos y de salud y en la práctica era el mecanismo de control de la movilidad de la población china. Al no contar más que con un registro de su existencia vinculado a una vecindad específica, el chino que se movía no salía en la foto y en la práctica ni borroso salía. Su inexistencia era plena.



Hoy en día el mismo sistema rige el registro demográfico y la movilidad espacial de los chinos; aunque hoy acompañado del Acta de Nacimiento que apenas se introdujo en la segunda mitad de los recientes años noventa. Sin embargo a partir de la apertura económica iniciada por Deng, especialmente en las provincias costeras como Guangdong, Fujian y la región de Shanghai, la movilidad poblacional cobró dimensiones millonarias pues gente de todo el país convergió hacia los nuevos

emporios maquiladores en busca de empleo y un mayor ingreso que lo ofrecido por la magra subsistencia de la economía planificada de estilo soviético con modalidades maoístas.

Millones y millones de chinos se movieron pues a otras regiones para trabajar en las nuevas fábricas, en la construcción de carreteras, vías férreas, puertos y aeródromos. Las nuevas ciudades como Shenzhen o la ampliación de las existentes como Shangai contaron con esta abundante mano de obra barata, acostumbrada a cohabitar en las “camas tibias”, esas que nunca se enfrían en el relevo turno tras turno de la molienda.

Dos circunstancias convergen aquí para no hacer de esto un largo relato; cada año con motivo del Festival de la Primavera o Año Nuevo Lunar, la mayor parte de los trabajadores migrantes retorna a sus pueblos de origen para pasar unos días en familia, tal vez la única visita anual. Viajan antes del Festival y retornan hasta que este ha concluido, por eso el Año Nuevo dura una semana oficialmente y un mes de manera extraoficial, entre idas y venidas. Tan solo en Guangdong una provincia con ciento tres millones de habitantes, el cuarenta por ciento de ellos son migrantes y se moverán en estas semanas. También esto supone familias separadas, hijos sin contacto paterno o materno, una vida dura y con pocos derechos, como no sea volver a la empobrecida provincia de origen.



Por ello el segundo aspecto es la necesaria transformación del sistema de registro familiar, en tanto el *hukou* continúe determinando el acceso a los servicios y restringiendo la movilidad, la población migrante vivirá en una segunda clase a la que aun un mayor ingreso le obligará a vivir una vida más cara que al resto de los habitantes y seguirá siendo la precariedad el eje del crecimiento económico chino.

Pero ese cambio de sistema y por tanto la adquisición de derechos de residencia, será un paso previo a otros derechos como los políticos y los de expresión, reto sustantivo para un sistema centralizado, como tan bien sabemos en América Latina.

Digamos que los habitantes del DF o de Monterrey o Puebla, de donde quieran, que no son oriundos del lugar pueden trabajar, generar riqueza y gastar en esas ciudades pero sus hijos no pueden ser inscritos a la escuela, no pueden comprar una propiedad si no es con sobreprecio (para poder adquirir el *hukou* de la ciudad) y si necesitan servicios médicos tendrán que ser solo de forma privada. De votar mejor ni hablamos.

De ese tamaño es el reto de los millones de viajeros que cruzarán la geografía sin en estas semanas, ver a sus familias y pensar su futuro a más de trescientos kilómetros por hora.