

EL DESTINO CAMBIANTE DE SHANGHAI: COLONIALISMO, REVOLUCIÓN Y MODERNIZACIÓN

RHOADS MURPHEY

YA DESDE LA ÉPOCA DE la Primera Guerra Mundial, Shanghai ha sido una de las 12 ciudades más grandes del mundo. Aunque su origen como centro comercial y puerto regional del valle inferior del Yangtse se remonta a unos mil años, fue sólo bajo las condiciones semicoloniales del sistema de puertos de tratado después de la primera guerra anglochina (Guerra del opio), y del Tratado de Nanjing de 1842, cuando tuvo lugar su mayor crecimiento y se conformaron sus actuales características. El tratado abrió otros cuatro puertos al comercio exterior y a la residencia de extranjeros en la zona costera sur y central de China, a los que se añadieron otros, años más tarde, hasta alcanzar un total aproximado de cien para la época de la Primera Guerra Mundial, lo que incluía prácticamente todas las ciudades más grandes de China, exceptuando Peking (Beijing). En los puertos de tratado, las potencias occidentales —y después de 1895, Japón— rentaban y gobernaban áreas cedidas en concesión que llegaron a dominar la mayor parte de esas ciudades, y donde los extranjeros vivían bajo sus propias leyes (extraterritorialidad), importando, para venderlas en China, manufacturas extranjeras a las tarifas aduaneras artificialmente bajas establecidas por los “tratados desiguales” y reuniendo artículos chinos para exportarlos al exterior. Después de 1895, los tratados también permitieron que los extranjeros construyeran y poseyeran fábricas en esos puertos —esas fábricas producían manufacturas que se vendían en China sin impuestos—, que poseyeran y operaran sus propios bancos, sus propios barcos de vapor en las vías fluviales internas de China y se les concedía funciones gubernamentales íntegras sobre las poblaciones totalmente chinas.

La gama de nuevas oportunidades económicas que se crearon y el rápido incremento del comercio exterior chino, a través de los puertos de tratado, hicieron que la mayor parte de los puertos, pero sobre todo Shanghai, aumentaran rápidamente

su volumen comercial, fabril y poblacional. Para la década de 1860 Shanghai se había convertido en el principal puerto de China; hacia 1895 era su mayor centro de manufactura mecanizada y, ya para 1910, era la ciudad más grande; tres características que sigue conservando hasta hoy. Las primeras dos y media décadas de la revolución comunista, desde 1949 hasta mediados de los setenta, presenciaron una Shanghai deprimida debido a las políticas radicales, que intentaban restringir su crecimiento en favor de la construcción de nuevos centros de desarrollo en el interior, y que pretendían reestructurar Shanghai a fin de que se mantuviera a tono con las nuevas metas revolucionarias. Con la muerte de Mao Tse-tung (Mao Zedong), en 1976, y la subida al poder de Deng Xiaoping, en 1978, Shanghai volvió a crecer rápidamente y reasumió su anterior papel de centro cosmopolita del comercio y del intercambio internacional en todos los campos, actividades que han ganado ahora el favor oficial.

Desde la década de 1840 Shanghai ha sido una anomalía en China, si bien su crecimiento tiene muchos paralelismos con el carácter y el papel desempeñado por ciudades similares de otras partes del llamado "mundo en desarrollo", ciudades que también crecieron bajo el colonialismo, en una forma o en otra, y que han seguido siendo los principales centros de contacto con el extranjero y de un crecimiento con estilo foráneo: Bangkok, Seúl, Calcuta, Bombay, Manila, Djakarta, Lagos, El Cairo, Rio de Janeiro, San Pablo, Buenos Aires y muchas otras. En sus días semicoloniales, Shanghai fue descrita como "en China, pero no de China", una ciudad cuyas conexiones con ultramar eran mucho más importantes que con el resto del país y cuyo carácter, estilo e incluso apariencia física eran más euroamericanos que chinos. La mayoría de los edificios públicos y comerciales del centro datan del periodo 1910-1935 y aún sugieren marcadamente paisajes americanos o europeos del siglo XX. El permanente énfasis económico de Shanghai sobre la actividad manufacturera, los bancos, el comercio de ultramar, la educación y las publicaciones, la distinguen aún más del resto de las ciudades de China, donde los centros comerciales que surgieron a partir de 1949 reconocen el papel pionero de Shanghai y dependen de él. También en

cuanto a un estilo, a marcar la pauta en la literatura y las artes, en la moda, en las ideas, en la tecnología y en las innovaciones, Shanghai sigue siendo el centro más importante de China. La mayor parte de los chinos miran la ciudad con una mezcla de envidia y resentimiento, pero también para la mayoría sigue siendo el mejor lugar para vivir, por las mismas razones que llevan a la gente en todas partes a las grandes ciudades, pero acentuadas en China por la gran singularidad de Shanghai.

Desde 1949 hasta mediados de los setenta, el régimen se sentía a disgusto con Shanghai, un remanente molesto de un pasado semicolonial humillante y generador de resentimiento. A comienzos de los cincuenta hubo incluso comentarios oficiales sobre dismantelar la ciudad y distribuir sus fábricas y expertos en el resto del país, anteriormente olvidado. Aunque esto nunca llegó a hacerse, por lo menos no en forma extrema, muchos trabajadores especializados, técnicos, herramientas y maquinarias y algunas fábricas completas fueron reubicados para ayudar al desarrollo de nuevos centros industriales en el interior, y se restringió seriamente el crecimiento de Shanghai. En parte, esta política fue el resultado de un reconocimiento comprensible de que el crecimiento industrial de China hasta entonces había sido desequilibrado, con más de un tercio de su industria moderna (y casi la mitad de su comercio exterior) en Shanghai, hasta antes de 1949, y con el otro único gran centro industrial en Manchuria, antes controlada por los japoneses. Ambos enclaves eran periféricos a China, ambos vulnerables a un ataque del exterior, ambos olían desagradablemente a un detestable pasado del cual China se acababa de liberar y los dos todavía parecían creaciones de sus anteriores amos imperialistas.

Pero la política nacional también estaba motivada, en parte, por una tendencia antiurbana, que reflejaba las raíces rurales del empuje comunista hacia el poder, el papel de las ciudades como bastiones del poder y la reacción del Partido (nacionalista) Guomindang, y la naturaleza moralmente corruptora de éstas, donde la gente era conducida hacia los valores burgueses, estilos de vida pseudooccidentales y por lo tanto, hacia un comportamiento contrarrevolucionario. Las ciudades de estilo occidental —en especial los anteriores puertos de tratado, y Shang-

hai como el más grande de todos— se consideraban como destructoras del espíritu, anticampesinas (y de allí, antichinas) y llenas de corrupción, crímenes, hipocresía, sufrimiento y miseria. Este es un conjunto de actitudes de cruce cultural tan común que no tiene nada de particular, pero China constituye una excepción por el grado en que estas actitudes se reflejaron en la política oficial y en sus acciones, al menos durante un tiempo. Esta política no se aplicó en forma consistente, pues incluso antes de que comenzaran los grandes cambios en 1978 y aun en 1956, se reconoció oficialmente que ahogar o acabar con Shanghai sería matar la mayor gallina de los huevos de oro del país. Sin embargo, se limitó su crecimiento mediante controles estrictos de la migración y el aumento de su población se mantuvo bajo hasta fines de la década de los setenta.

A pesar de esto, Shanghai representa para China un dilema crónico que probablemente nunca se resolverá del todo. Resulta obvio que la ciudad moderna fue creada bajo la administración imperialista; que es la ventana más grande de China hacia un mundo que la revolución ha tratado de rechazar desde hace tiempo y que todavía intenta filtrar o salubrizar; que es la apoteosis del camino capitalista con su énfasis en la producción, en el comercio y en el ascenso de nuevas élites urbanas; que físicamente se halla marginada del país y que sigue siendo, como lo ha sido por más de un siglo, el semillero de las nuevas ideas, del fermento intelectual, de los estilos de vida burgueses y de otras tendencias contrarrevolucionarias concretas o potenciales. Como era de esperarse, Shanghai fue un permanente punto de perturbaciones políticas a lo largo de los años, a menudo caóticos, que precedieron a 1949. Y, sin embargo, resulta igualmente obvio que Shanghai representa en aspectos importantes el futuro de China, especialmente ahora que la política oficial se ha desplazado de su fase de utopía radical hacia una posición que le concede una primera prioridad a la “modernización” y a la producción, las que siempre fueron prioridades de Shanghai. Esta política oficial parece estar dispuesta a hacer menos difícil el consecuente surgimiento de nuevas élites que, si bien no le son esenciales, son generadas por ésta. Sin Shanghai, y sin muchas otras ciudades similares, China nunca podrá escapar de la pobreza campesina. Si en el transcurso de este

proceso de escape el país pierde su espíritu revolucionario original — como parece probable — la política usual parece considerar esto como el precio inevitable a pagar aunque, por supuesto, niegue que tal resultado vaya a producirse y continúe, mientras tanto, tratando de prevenirlo o minimizarlo de muchas maneras. Incluso para los chinos revolucionarios, que se preocupan por el bienestar de las masas, Shanghai es fundamental en la lucha contra el atraso económico y tecnológico.

En 1949, inmediatamente después de la liberación, la ciudad creció rápidamente a medida que fluían hacia Shanghai los refugiados urbanos y otros grupos desplazados durante la guerra antijaponesa y la guerra civil, o gente deseosa de nuevas oportunidades económicas. No tenemos cifras seguras sobre este periodo, pero parece probable que la población urbana total haya alcanzado cerca de 6.7 millones en 1957, un máximo de 4 millones para 1936 y una cantidad probablemente similar para 1949.

Cuando los ejércitos comunistas entraron sin oposición en Shanghai, en mayo de 1949, la mayor parte de los extranjeros que quedaba se había ido, y para fines de ese año prácticamente todos habían salido, aunque para la década de los treinta ascendían a más de 600 000.¹ Las estadísticas chinas, sobre todo las anteriores al censo de 1982, son demasiado poco confiables como para dar un cuadro preciso; otra fuente más de ambigüedad es que, desde 1958, el área administrativa de la ciudad incluyó una extensa zona rural a su alrededor, intensamente cultivada para alimentar a la ciudad y por lo tanto densamente poblada, aunque difícilmente se la podría tratar de “urbana”. A partir de 1958, los totales de población incluyen esta área extensa, casi 80% de los 6 186 kilómetros cuadrados y diez condados que forman la municipalidad, como si fueran parte de la ciudad propiamente dicha. Algunas veces la prensa extranjera se refiere a Shanghai como la ciudad más grande del mundo, debido a que muchas fuentes suman la población

¹ Para mayores detalles, véase R. Murphey, *Shanghai: Key to Modern China*, Harvard University Press, 1953; para el periodo a partir de 1949, véase *ibid.*, *The Fading of the Maoist Vision*, Methuen, 1980, y Christopher Howe, (ed.) *Shanghai: Revolution and Development in Asian Metropolis*, Cambridge University Press, 1981, especialmente los cuadros en las pp. 218-221.

de las extensas áreas rurales con los habitantes genuinamente urbanos. Una vez hecha esta distinción y tomando como base informes fragmentarios de la prensa china, resulta claro que el Shanghai urbano creció fuera de control en la década de los cincuenta debido a la inmigración rural, pero que en 1959, después del establecimiento de controles estrictos y de la reubicación de gran número de gente en el campo, el total de habitantes urbanos se redujo aproximadamente a cinco millones y medio (más cerca de otros cinco millones en las partes rurales de la municipalidad) y se mantuvo casi en la misma cifra hasta comienzos o mediados de la década de los setenta. A partir de entonces ha crecido hasta un total estimado en poco más de doce millones en 1984, de los cuales siete millones y medio viven en el área claramente urbana, que incluye una cantidad de nuevas ciudades satélites industriales en torno a su periferia.²

El éxito obtenido en limitar la población después de 1959 se debió también a la asignación forzada de residentes urbanos al “trabajo productivo en el campo”, especialmente de jóvenes graduados de las escuelas medias. En el contexto revolucionario chino —y recordando su tendencia antiurbana— esta agrarización sirve a dos propósitos: restringue el crecimiento de la ciudad al extraerle una parte significativa del aumento anual, y educa o reeduca a la gente urbana en las actitudes “correctas”, encendiendo o reforzando su compromiso de “servir al pueblo”, que principalmente se encuentra en las zonas rurales. Visto desde una perspectiva más práctica, los trabajos urbanos todavía no aumentan de ninguna manera a la misma velocidad que el crecimiento natural de la población urbana, y tampoco las ciudades pueden seguir el ritmo de la creciente demanda de vivienda y servicios básicos. Desde comienzos de la revolución se glorificó el trabajo manual, lo que más adelante, en 1957, se institucionalizó en la práctica conocida como “*xia fang*” —“enviar a la base”— que consistía en la asigna-

² Esta estimación se basa en el censo de 1982 y en *Shanghai Jingji 1949-1982*, Academia de Ciencias Sociales de Shanghai, 1983 (una compilación global de la economía de la ciudad, que incluye cifras de población desde 1949 hasta 1982), pero también permite una tolerancia para aproximadamente un millón de “ilegales” y residentes no contabilizados, principalmente los que regresan (véase el texto más abajo).

ción de ciudadanos, principalmente de intelectuales y burócratas para trabajar en el campo por un mes o más cada año. Esta práctica continúa todavía, aunque como un gesto en declinación a pesar de su sensatez.³ En 1955 se estableció una forma más permanente de transferencia urbano-rural, que tuvo como principal objetivo a Shanghai. Se la llamó el movimiento *shangshan xiaxiang* (subir a la montaña y bajar al campo), que técnicamente todavía está en uso, pero que en la práctica empezó a decaer alrededor de 1980. Consistía en asignar a las zonas rurales *en masse* y en forma permanente a los que salían de la escuela secundaria y de la preparatoria urbana, así como a los graduados. Ya para 1966 cerca de un millón de jóvenes urbanos habían sido transferidos en esta forma, y durante la década de la Revolución Cultural (1966-1976), con los programas radicales a toda marcha, los siguieron otros 15 o 16 millones, algo así como la décima parte de la población urbana total de China, cifra muy cercana al crecimiento anual de la población.⁴ En Shanghai, se enroló en este programa a todos los graduados entre 1966 y 1976 o 1977, con muy pocas excepciones (hijos únicos de padres solteros o enfermos, algunos jóvenes con buenas conexiones políticas).

A muchos de ellos, y también a sus padres, esto les parecía un desperdicio de su capacitación y, por supuesto, de su crianza y sus expectativas cimentadas en lo urbano. Desde el comienzo del programa hubo un descontento previsible, y cada vez más a menudo los "enviados a la base" empezaron a regresar ilegalmente a Shanghai y a otras ciudades. Para lograrlo, requerían permisos de viaje falsificados o robados y tarjetas de racionamiento (la mayor parte de los alimentos básicos y otros bienes de consumo estaban racionados hasta hace poco, y algunos todavía lo están), tenían que esconderse en casa de parientes o amigos, y valerse de su ingenio para vivir. Incluso hubo noticias de prensa sobre mendigos, asaltos y grupos callejeros compuestos por estos refugiados que vivían de robos menores y comerciaban en el mercado negro. Es difícil adivinar el número de

³ Para más detalle véase R. W. Lee, "The Hsia-Fang System: Marxism and Revolution", *China Quarterly*, no. 28 (oct.-dic.) 1966, pp. 40-62.

⁴ Véase T. P. Bernstein, *Up to the Mountains and Down to the Villages: the Transfer of Youth from Urban to Rural China*, Yale University Press, 1977.

gente como ésta en Shanghai, pero ciertamente no es pequeño. En medio del cambiante clima político de 1978 y 1979, en Shanghai hubo repetidas manifestaciones realizadas por “enviados a la base” que se habían infiltrado en la ciudad y que pedían el permiso oficial de retorno, más la asignación de trabajos urbanos. En mayo de 1984, un funcionario del gobierno dijo, en una conversación privada, que vivían en Shanghai cerca de 600 000 “temporeros” ilegales más otros 200 000 infiltrados ilegales provenientes de las zonas rurales de las afueras de la municipalidad, la mayor parte de los cuales no había sido tomada en cuenta en ningún censo oficial. Otro informante dijo que cerca de 450 000 personas por año habían retornado a Shanghai a partir de 1979.⁵ Los que visitan la ciudad ven cada vez más jóvenes, que llegan incluso a abordarlos, intentando vender objetos en la calle, realizar servicios o cultivar contactos que los puedan llevar a conseguir un empleo en la ciudad o a emigrar —cosa bastante corriente en muchas ciudades en el extranjero, pero muy reciente en la China revolucionaria.

Pasará mucho tiempo antes de que haya suficiente empleo como para absorber las legiones de jóvenes urbanos que surgen cada año, sin tomar en cuenta a los millones de las zonas rurales que preferirían estar en las ciudades, principalmente en Shanghai. En China, la atracción universal que ejerce la vida de la gran ciudad se ve reforzada por los niveles de vida claramente superiores de la ciudad, no sólo en cuanto a la gama mucho mayor de alimentos y bienes de consumo (que incluye los no esenciales como televisores, radios y refrigeradores) sino también por los servicios médicos y educacionales. Nuevamente la admisión a la educación superior se realiza mediante un examen duramente competitivo, y otra vez se espera que los graduados en la universidad y en las escuelas técnicas vayan a los puestos de élite. Casi todas las universidades son urbanas, así como los llamados colegios “piloto”, cuyos graduados son los únicos candidatos que tienen éxito en los exámenes de admisión para los estudios superiores. La mayor aglomeración tanto de escuelas como de universidades está en Shanghai. En China siempre se ha considerado la educación como el medio para

⁵ Véase la nota 2.

mejorar el estatus y en la actualidad no se desaprueba tal conexión. Por otra parte, en China los salarios e ingresos urbanos, en parte porque en las ciudades están las élites, son cerca de tres veces más altos que el promedio rural, y en Shanghai es donde son más altos.⁶ Todo esto resulta altamente deseable sin importar cuál sea el punto de vista político que se tenga. Y hay tanto en qué gastar el dinero, especialmente en Shanghai: grandes tiendas por departamentos, teatros, acontecimientos deportivos y culturales y ahora hasta peluquerías, tiendas de ropa y "lugares para entretenimientos nocturnos". Para quienes están todavía en las primeras etapas de la movilidad ascendente hay la simple agitación y el bullicio de las calles, los museos, los parques, los mercados, las carteleras (ya no más meramente políticas) y la atmósfera vertiginosa de cualquier ciudad grande, sobre todo de una con el carácter persistente de Shanghai.

Este carácter es el que el régimen parece estar más dispuesto a tolerar, porque ahora también reconoce que Shanghai, y otras grandes ciudades, son los centros industriales más eficientes, los del más alto nivel técnico, más productividad por trabajador, mayor calidad y producción, y que tiene muy poco sentido restringirlos artificialmente en nombre de una ideología revolucionaria. Al parecer, Shanghai crecerá más rápidamente en el futuro previsible. El surgimiento de centros nuevos y ampliados en el interior ciertamente ha reducido mucho la dominación proporcional de Shanghai. En 1982, constituía 11.4% del producto industrial total de China, y seguía manejando cerca de un tercio del comercio exterior del país.⁷ Sin embargo, el crecimiento industrial se está incrementando rápidamente y resulta significativo el hecho de que la planta de acero más grande de China se esté construyendo —en dos etapas— en Baoshan, río abajo de la parte central de la ciudad, y cerca del entronque del río Huangpu y el Yangtse, con equipo y tecnología importados de Japón.

Shanghai sigue siendo atractiva como centro industrial y comercial, no sólo por su inveterada posición a la vanguardia del

⁶ Para un recuento detallado véase H. K. Whyte y W. Parrish, *Urban Life in Contemporary China*, University of Chicago Press, 1984.

⁷ *Shanghai Jingji 1949-1982*, *op cit. supra*.

cambio económico y técnico, sino por su equipo de trabajadores especializados, sus técnicos y sus instalaciones de alto nivel. A partir del siglo XIX, la ciudad se convirtió en la más grande de China y en el principal centro de modernización, primordialmente debido a sus ventajas geográficas imbatibles. Situada sobre el río Huangpu, un tributario torrentoso que vacía sus aguas en la parte inferior del estuario del Yangtse, sus conexiones de transporte fluvial mediante rutas costeras y ribereñas a lo largo del sistema del Yangtse, que desagua la porción más grande y productiva del país, son incomparables y han hecho de Shanghai el punto de reunión y distribución más barato para las materias primas y los bienes manufacturados. Desde 1910, primero las vías férreas y luego los caminos para vehículos de motor también se centraron en ella, pero ha sido el bajo costo del transporte fluvial, su ubicación central en la costa y su sistema de conexiones del Yangtse lo que ha hecho de ella tanto el primer puerto del país como el centro líder del comercio y la industria. Estas ventajas siguen existiendo y actualmente es posible que se busquen todavía más. Sin embargo, un crecimiento mayor de esta masa urbana, ya de por sí inmensa, creará también serios problemas, o más bien volverá críticos, problemas ya existentes. Como con la mayoría de las grandes ciudades, parecería que estos problemas no fueron previstos o planeados anticipadamente en forma adecuada.

Shanghai tiene serias deficiencias en cuanto a su ubicación, como las tienen la mayor parte de las ciudades de los deltas. Tal vez la peor de ellas sea su puerto apenas adecuado incluso para el siglo XIX y sobrepasado desde hace tiempo, a medida que han proliferado los transportes marítimos más económicos. El puerto principal está a unos veinte kilómetros río arriba del Huangpu, una corriente sinuosa, poco profunda y crónicamente cenagosa. El río se ensancha algo frente a la parte central de la ciudad donde se le une un pequeño tributario, el río Wusung, pero el espacio para anclar y atracar es completamente inadecuado. Los transportes de mayor calado y los demasiado grandes como para franquear los difíciles canales y el limitado espacio —la mayor parte de los barcos oceánicos más eficientes— usan las instalaciones portuarias del antepuerto de Wusung, donde el Huangpu se junta con el Yangtse, pero allí el estuario

tiene más de cuarenta kilómetros de ancho y no hay una protección adecuada contra los vientos, las mareas y las corrientes; además las instalaciones portuarias son limitadas, lo que a menudo origina retrasos costosos, a lo que se le suma lo caro del transbordo de carga hacia o desde Shanghai por tren, camión o barcaza. Un problema igualmente serio lo plantea la barra maciza en la desembocadura del estuario del Yangtse. Aunque el dragado es continuo, las corrientes oceánicas cercanas a la costa redistribuyen el cieno, haciendo del dragado una tarea de Sísifo y manteniendo al mismo tiempo fuera del puerto a las embarcaciones más grandes. Aunque se continúa trabajando en nuevos embarcaderos de aguas profundas y otras instalaciones portuarias en Wusung y Shanghai, el tráfico creciente sigue sobrepasando la capacidad portuaria, las demoras continúan siendo un problema grave y los barcos de más de 10 000 toneladas tienen dificultades para entrar y atracar. Los informes de prensa señalan que las instalaciones portuarias de Shanghai son suficientes para 100 barcos, pero observan que son 200 los que entran diariamente al puerto.⁸ Anualmente se mueven más de 90 millones de toneladas de carga en el puerto de Shanghai, haciendo de él uno de los puertos más grandes del mundo, pero a medida que la ciudad y el volumen de su comercio crecen, los problemas de la bahía amenazan con ahogar ese crecimiento.

De todos los otros problemas que oscurecen el presente y el futuro de la ciudad, tal vez los más grandes sean el de la escasez de vivienda y la contaminación galopante.

Desde 1949, Shanghai se ha extendido principalmente hacia el norte, a lo largo de la ribera oeste del Huangpu, cubriendo de empresas industriales y comerciales, de transporte marítimo, la zona anteriormente semirural entre la ciudad central y su antepuerto en Wusung; pero también ha experimentado un crecimiento hacia el sur, a lo largo del río. El Huangpu sigue siendo una barrera, a pesar del túnel para vehículos que lo cruza por debajo y que se inauguró a principios de la década de los setenta. No obstante, se ha dado cierta expansión industrial a lo largo de la ribera este y un pequeño crecimiento hacia

⁸ *China Daily*, Peking, 22 de septiembre de 1984.

el oeste, más allá del área urbana original. Pero este crecimiento industrial y comercial no ha ido acompañado de un aumento proporcional de viviendas. Más de la mitad de ellas datan probablemente de antes de 1935, y la mayor parte tiene un mantenimiento pobre. Aunque hay pocas estadísticas detalladas, es probable que por lo menos un tercio de todas las unidades habitacionales carezcan de servicio de agua entubada, en la mayor parte hay que compartir los servicios sanitarios y, a menudo, las instalaciones para cocinar, que suelen ser bastante limitadas o incluso primitivas; además, el espacio habitacional por persona es submarginal de acuerdo con los estándares occidentales, aunque esto no representa una mayor diferencia con las condiciones tradicionales de la sociedad china que, por poseer una cultura desde hace tiempo acostumbrada al hacinamiento extremo, falta de privacidad y condiciones de vida espartana, se adapta más fácilmente a estas circunstancias.

Los centros satélites planeados alrededor de los límites occidental y sureño del área urbana han impedido que estos problemas se tornen peores. Cada uno de ellos se planificó en torno a un nuevo conglomerado industrial de empresas interrelacionados, con unidades habitacionales y las instalaciones necesarias en la misma zona. Hay dos modelos principales. El primero se desarrolló a mediados de la década de los cincuenta alrededor del perímetro del área urbana antigua; el segundo, más reciente, se estructuró como pueblos separados espacialmente con una población entre 50 000 y 250 000 habitantes, situados a una distancia de entre diez y cuarenta kilómetros del área urbana principal. A cada nueva comunidad se la dota de una variedad completa de tiendas al menudeo y otros servicios como escuelas, clínicas de salud o pequeños hospitales, centros de cuidado diurno, banco de ahorros, cine e instalaciones recreativas. Los nuevos bloques habitacionales pueden impresionar a los visitantes por su pequeñez y monotonía, pero son mucho más adecuados que las viviendas promedio del resto de la ciudad. Aun contando con el número significativo de viviendas recientemente construidas, la mayoría de los estudios señala un promedio de suelo residencial por habitante que está entre tres y cuatro metros cuadrados —la mitad que para el Japón urbano y mucho menos que para Europa o la URSS—

y concuerda, además, en que a partir de 1949 y por lo menos hasta mediados de la década de los sesenta hubo una fuerte declinación del total de viviendas —quizás un 40%— debido a que no se remplazaron con unidades nuevas los edificios que se cayeron o fueron demolidos.⁹

Resulta impresionante saber que por lo menos 10% de las existencias habitacionales consiste en chozas provisionales o de materiales de mala calidad, habitadas muchas de ellas por la amplia población de “ilegales”. Shanghai ha evitado una crisis habitacional descontrolada sólo debido a que se restringió su crecimiento desde 1959 hasta principios de la década de los ochenta. Al reanudarse el crecimiento rápido había que darle una atención urgente a la vivienda, algo que el Estado y la municipalidad no se apresuraron a hacer durante las décadas de énfasis sobre el desarrollo industrial, cuando se sacrificó la producción de bienes de consumo, la vivienda y los servicios a fin de concentrar la inversión en lo que se consideraba como un crecimiento primordial. Con la vuelta masiva de la población juvenil que estaba en el campo, la masa de la población tiene ahora entre 20 y 35 años, la cúspide de la edad matrimonial, con la consiguiente demanda renovada de viviendas. La solución más común de los recién casados es trasladarse a las viviendas de los padres, de por sí ya atestadas. Durante la caótica década desde 1966 hasta 1976 casi no se construyeron viviendas. El cambio de clima político a partir de 1978 dio un nuevo énfasis a los bienes de consumo, pero es más fácil y barato producir más radios o ventiladores eléctricos, incluso más aparatos de televisión —¿un nuevo opio?— que producir viviendas. Sin embargo, cifras más recientes publicadas por la prensa china dan un promedio de 4.8 m² de espacio habitacional *per capita* en Shanghai a fines de 1984, y mencionan metas de 5 millones de m² más cada año para el séptimo plan quinquenal (1986-1990), esperando que así se aumente a 7 m² *per capita* para 1990.¹⁰ Los asentamientos son ya muy densos, y se esti-

⁹ Véase Christopher Howe, “The Supply and Administration of Urban Housing: The Case of Shanghai”, *China Quarterly*, núm. 33 (enero-marzo de 1968), pp. 73-97; *ibid.*, *China's Economy*, Basic Books, 1978; L. C. Ma y E. Hanten (eds.), *Urban Development in Modern China*, Westview Press, 1981.

¹⁰ *China Daily*, 3 de septiembre de 1984.

man en cerca de 100 000 por km² en el área urbana central, cifra similar a la de Tokio, Hong Kong y Calcuta.¹¹ Para el área urbana en su conjunto (cerca de 150 km²; aunque esta medida es arbitraria y cambiante debido al crecimiento del área urbana), con una población estimada de cerca de 7.5 millones, hay aproximadamente 50 000 asentamientos por km².

Los servicios urbanos también están muy atrás de las necesidades o de la demanda: el agua, la calefacción, la luz, el alcantarillado y el transporte urbano. El tráfico está crónicamente congestionado, aunque la mayor parte es tráfico de bicicletas. Hace tiempo que la planeación estatal decidió no invertir los escasos capitales o recursos en la producción de autos privados. Hay unos pocos, para uso oficial, y el modelo más común se fabrica de hecho en Shanghai y lleva el nombre de la ciudad; pero la producción en la gran planta de Shanghai se concentra en camiones y autobuses, cuyo número crece pero jamás es suficiente, como lo muestran las largas filas de pasajeros que esperan en las paradas y que deben dejar pasar dos o tres autobuses repletos antes de poder apretujarse en el siguiente. A pesar del bullicio aparente, los nuevos empleos están a la zaga del crecimiento poblacional, así que ese desempleo masivo se debe agregar a la lista de los problemas de la ciudad, incluso si ésta entrara en un nuevo periodo de crecimiento. Aun sin trabajos, Shanghai sigue actuando como un imán para el deseo de un supuesto ascenso —deseo, al fin y al cabo, compartido por mucha gente dondequiera— y la mayoría de la población rural probablemente preferiría empujar una carretilla o recoger basura o simplemente correr el riesgo en Shanghai, que permanecer en una comuna rural o en la granja.

Pero quizá el problema más amenazante de todos sea el de la contaminación que crea un Shanghai en vías de industrialización, otro fenómeno común en los países en desarrollo y que se acentúa en Shanghai precisamente por su tamaño. El nivel de contaminación es muy difícil de medir con precisión. En 1979, se adoptó “en principio” una ley nacional ambiental —demasiado tarde— y el municipio de Shanghai tiene sus pro-

¹¹ Véase L. T. White, “Shanghai-Suburban Relations”, en C. Howe (ed.), *Shanghai...*, *op. cit.*, 1981, pp. 241-268.

pías regulaciones complementarias. En 1982 se estableció un nuevo Ministerio de Construcción Rural y Urbana y de Protección Ambiental. Sin embargo, la ley y las regulaciones locales tienden a ser muy generales, o tienen que ver con lo que podría considerarse como prescripciones ideales como, por ejemplo, prohibir todas las descargas incontroladas o tóxicas en las aguas del Huangpu, que ya está biológicamente muerto. No hay normas estatales claras, se han publicado muy pocos índices de la contaminación real, y sólo hay un esquelético e inadecuado sistema de control. El nuevo Ministerio es un híbrido burocrático de organizaciones que supervisan la construcción, topografía y planeación, y todavía no está claro cuán eficaz será en cuanto a la protección ambiental.¹² Se han dado algunos pasos, especialmente desde 1978, para iniciar el control de los peores aspectos de la contaminación del aire y el agua, principalmente a través de un sistema de multas, y hay un pequeño grupo de científicos y ecólogos chinos en Shanghai profundamente preocupados por el problema, que están realizando estudios y planes de control. Pero hasta aquí la respuesta ha sido muy escasa en comparación con la necesidad.

Es necesario admitir que el control de la contaminación industrial es un problema para todos los países pobres. Necesitan urgentemente la industrialización, tan rápida y barata como sea posible; cualquier cosa que la retrase o que incremente su costo puede representar una carga inaceptable, cuando menos en las primeras etapas de crecimiento. El control de la contaminación o la preocupación por el ambiente puede parecer un lujo que sólo pueden pagar las economías ricas. China tiene un problema adicional que son sus extensos depósitos de carbón: aproximadamente 70% de todas sus necesidades energéticas primarias dependen del carbón, casi la cifra más alta en el mundo. El carbón es el más sucio de todos los combustibles principales, y en China muy poco es lo que se lava o se selecciona de éste antes de quemarlo. La mayor parte del carbón se quema en forma ineficiente y las emisiones son, por lo tanto, muy pesadas. Las locomotoras a carbón aún predomi-

¹² Véase Vaclav Smil, *The Bad Earth: Environmental Degradation in China*, M. E. Sharpe, 1984, pp. 171-172, 231-238, y ss.

nan en las vías férreas, y las casas se calientan (mínimamente) con estufas muy ineficientes que usan briquetas de polvo de carbón que son también el principal combustible para cocinar. La industria, principal usuario del carbón, también lo quema en forma ineficiente, incluyendo la mayoría de las usinas y las plantas de hierro y acero. El hollín y el dióxido de sulfuro que despiden todas estas fuentes es también muy notable, especialmente en invierno, pero también durante todo el año. Los gases que despiden la combustión sin control del carbón contienen poderosos cancerígenos cuando se los inhala, así como también contribuyen de manera importante al *smog* crónico, al que localmente se le denomina como "Dragón Amarillo". Casi no hay aire puro en Shanghai y el índice de cáncer pulmonar se ha elevado. El aire se ve, se huele y se siente en forma alarmante, tan viciado como en las peores situaciones en otros países, y obviamente mucho peor que en el Londres, Tokio, o Los Angeles contemporáneos, en los cuales el paso del carbón al petróleo y al gas natural, así como la imposición de controles, han causado cierto efecto. Shanghai tiene la ventaja de la limitación en el número de autos privados, pero la contaminación que producen los gases de los autobuses, los camiones y la industria continúa aumentando. Se han realizado algunos esfuerzos de control: desde 1980 a más de la mitad de las chimeneas de las fábricas más grandes de la ciudad se le han instalado precipitadores electrostáticos, y se supone que todas las plantas recién construidas cuentan ya con dicho equipo. Desafortunadamente, esto es sólo una parte pequeña del problema total, aunque sea de todas maneras un comienzo. Como reflejo del cambio posterior a 1978 en cuanto a las prioridades nacionales, las industrias livianas y de bienes de consumo han crecido mucho más rápido que las pesadas y, para 1981, dominaban de nuevo el cambio fabril de la ciudad, con 55.6% del valor total de la producción,¹³ aminorando así el *incremento* de la contaminación. Sin embargo, el principal problema ambiental de Shanghai es probablemente la contaminación del agua. El Huangpu puede ser ahora el río más contaminado del mundo. Toda el

¹³ Tal como se señala en Xia Zhen y Jian Chuan, "Shanghai Leads in Modernization March", *Peking Review*, 4 de enero de 1982, pp. 19-27.

área del río huele terriblemente mal, y es peor durante la época de sequía o en periodos en que arrastra menos agua; pero huele mal siempre, y hay quejas constantes por parte de los trabajadores y los residentes. Gran parte de la contaminación proviene de los desechos industriales, pero menos de 5% de las aguas negras recibe tratamiento, por lo que entran diariamente al Huangpu unos 4 millones de metros cúbicos de aguas negras.¹⁴ El río es el principal abastecedor de agua de Shanghai, pero se ha convertido esencialmente en un cóctel químico. Ocho estaciones de bombeo a lo largo del río alternan con desagües de aguas negras y afluentes industriales; las estaciones tratan el agua con grandes cantidades de químicos para hacerla potable, pero difícilmente agradable o segura a largo plazo, ya que el tratamiento no remueve las crecientes cantidades de metales pesados letales y otras toxinas industriales. Los pozos también están contaminados por las toxinas industriales. Se han clausurado temporalmente unas cuantas fábricas por violaciones severas al nuevo reglamento ambiental, pero cuando todas las plantas, excepto las pequeñas, son propiedad del Estado, el uso de multas como el medio principal de control parece ser, cuando menos, un instrumento defectuoso. A medida que Shanghai entra en un nuevo periodo de rápido crecimiento industrial y poblacional, se deben hacer esfuerzos mucho más efectivos para limitar la contaminación, si es que la ciudad va a seguir siendo habitable.

En una reciente conferencia de economistas y planificadores realizada en Shanghai —de acuerdo con informes del *China Daily* del 29 de mayo de 1984— hubo algún reconocimiento de los problemas de contaminación, pero se dio más énfasis al futuro crecimiento. Se exigió un esfuerzo mantenido sobre las industrias ligeras, especialmente las de alta tecnología, así como un crecimiento más rápido del sector de servicios de información, educación superior, investigación, administración y finanzas. Algunos aconsejaron como primera prioridad un mayor crecimiento de la industria electrónica de Shanghai (de hecho la más grande del país), que incluye la reciente producción de programas para computación, y más esfuerzos para de-

¹⁴ Smil, *op. cit.*, p. 104.

sarrollar las industrias de exportación. Entre tanto, la ciudad espera atraer más inversionistas foráneos y empresas mixtas, especialmente en líneas de alta tecnología, ofreciendo para esto un trato impositivo preferencial, créditos y el derecho de remitir las ganancias fuera de China en monedas extranjeras.¹⁵

A partir de 1949, o desde finales de la guerra del Pacífico en 1945, Shanghai se ha desarrollado muchísimo, al igual que otros centros urbanos de "modernización", a pesar de lo que ahora aparecen como desviaciones relativamente menores, y a corto plazo, de la norma originada por las oscilaciones políticas de un sistema revolucionario que presiona hacia salidas radicales. Si nos olvidáramos de los primeros treinta años de revolución y observáramos a Shanghai sólo a partir de 1979, habría pocas sorpresas. El desarrollo de la ciudad se vería como una proyección lógica —tal y como en efecto lo es— de su situación en 1936, el último año de la preguerra (la invasión japonesa se produjo en 1937), para mantener el ritmo de crecimiento de la mayoría de los otros centros industriales/comerciales durante el mismo periodo, especialmente de los de los países en desarrollo. La declinación del relativo dominio de Shanghai al producirse el surgimiento de nuevos centros en el interior era de esperarse, bajo cualquier régimen político, y lo mismo podría decirse de la insistencia en la industria pesada (anteriormente inexistente) en la década de los cincuenta y sesenta, el más reciente auge de las industrias ligeras y de bienes de consumo y el acento en las de alta tecnología, información, comercio exterior y la revolución en computación, cosas que están acordes con los patrones urbanos universales.

¿Qué hizo la planificación revolucionaria para alterar el carácter o el crecimiento de la ciudad? Ciertamente Shanghai es menos "burgués" y mucho más igualitario de lo que era en 1936 o en 1949. Se suprimieron los extremos de pobreza, miseria y sufrimiento, y el gobierno municipal no tiene ya que retirar los cadáveres de las calles, como lo hacía en la década de los treinta. La mayoría tiene ahora al menos un refugio mínimo y algún apoyo material de las redes estatales, municipales, de unidades de trabajo, vecindario, o de seguridad familiar. El

¹⁵ Véase la noticia en el *China Daily* del 3 de agosto de 1984.

rango de los ingresos, aunque todavía muy desigual en relación a la ideología de una sociedad igualitaria, también se ha reducido en los extremos y no hay muchas oportunidades para adquirir, usar o ampliar la riqueza, como antes de 1949. Las condiciones de trabajo son austeras para la mayoría, como siempre lo fueron, pero el trabajo infantil y a destajo han desaparecido, al igual que las miserables condiciones de las fábricas y talleres de explotación que desfiguraban al Shanghai prerrevolucionario. Los trabajadores del transporte y los estibadores, que ya no se llaman *coolies*, están protegidos por las mismas reglamentaciones que rigen las condiciones de trabajo y los salarios de los otros trabajadores. El *ricksshaw*, introducido desde el exterior, fue abolido por degradante, aunque todavía son comunes los carros de tracción humana. Los niveles de salud se han elevado notoriamente, lo que constituye uno de los logros más grandes alcanzados por la revolución en toda China; se eliminaron las epidemias del pasado y hay atención médica básica a bajo costo o gratuita para casi todos. Hay bienes de consumo que recientemente se han puesto a disposición de la mayoría, como radios, relojes-pulsera, máquinas de coser, bicicletas, cámaras fotográficas y ahora televisores y los principales aparatos domésticos, como lavadoras y refrigeradores.

El orden se preserva no sólo a través de la policía y las Cortes Populares sino mediante el papel de supervisión y reglamentación realizado por las unidades de trabajo y los comités de vecinos, un sistema a menudo sofocante, pero ciertamente efectivo. Se le ha dado una amplia publicidad a algunos casos recientes de delincuencia por parte de jóvenes desempleados o subempleados, a los que se les juzgó y condenó por violación o robo a mano armada, pero estos problemas son sólo un pálido reflejo de su contraparte en muchas ciudades occidentales. Sin embargo, estos casos le preocupan a muchos chinos, que los ven como posibles precursores de problemas que pueden hacerse más pronunciados, en la medida en que Shanghai continúe buscando la "modernización" y se aleje de las restricciones morales impuestas tanto por las costumbres de la sociedad antigua como por los ideales y la disciplina de los años de la revolución, en la búsqueda de ganancias materiales personales y de lo que todavía se califica como "valores burgueses". La nueva

apertura al mundo exterior también puede seguir produciendo lo que se denomina "contaminación espiritual", precio que China, y principalmente Shanghai, simplemente pueden tener que pagar por los beneficios del intercambio, como desde hace tiempo ha tenido que pagarlo el resto del mundo.

El impacto más grande de la planeación revolucionaria sobre el crecimiento de la ciudad ha sido doble: restringió claramente el crecimiento de la población durante dos décadas críticas, y en gran medida logró exitosamente que el nuevo crecimiento se diera en forma de centros satélites planeados, a los que ya nos referimos anteriormente. Aunque este desarrollo planeado aminoró probablemente el incremento de sobrepoblación y la escasez de viviendas y servicios en el área urbana original, también favoreció estos problemas, puesto que ninguno de los nuevos centros pudo ser completamente independiente y todos continúan dependiendo en alguna medida de las instalaciones, transportes y otros usos del área urbana principal. Llama la atención que el hacinamiento parezca haber aumentado y estarse acelerando desde 1978. Sin embargo, la gente sigue queriendo vivir en Shanghai, y usa todos los medios posibles para trasladarse allí, especialmente desde los campos colindantes, a una distancia de más o menos 150 kilómetros. Tal vez el fracaso más importante de las políticas radicales de las décadas revolucionarias haya sido que persistieron las actitudes que favorecen la vida ciudadana frente al mundo rural campesino, especialmente la vida de Shanghai a pesar de su tinte colonialista y extranjero, y la amenaza continua de que los valores materiales avasallen la ideología revolucionaria. Más que retroceder a su anterior carácter, Shanghai ha persistido en él a lo largo de tres décadas de represión, y ahora lo que parece más probable es que vuelva a florecer más abiertamente como el centro principal de la cultura cosmopolita y refinada, el hogar de artistas, escritores, intelectuales y disconformes políticos, así como de las élites administrativas y técnicas en ascenso, en contacto con el amplio mundo externo y capaces de conducir a una China anteriormente reclusa, hacia una nueva reconciliación con las cosas extranjeras.

La regla colonial o semicolonial desapareció, pero la interdependencia global es uno de los signos principales del desarrollo

económico y también un medio para lograrlo. China ha perjudicado sus propios intereses al cercenarse del resto del mundo, y además se ha empobrecido espiritual y culturalmente. Ahora que está más deseosa de buscar los beneficios de la interacción, Shanghai reasumirá gran parte de su papel anterior. Desde 1843 esta ciudad no ha ido al mismo paso que el resto de China o, visto con mayor amplitud, ha iniciado y trazado las tendencias que luego se extendieron más ampliamente. Durante los años de la Revolución Cultural y después, cuando ésta empezó a decaer, era en Shanghai donde se encontraba el mayor fermento y los esfuerzos iniciales por reafirmar estilos más libres (o simplemente más urbanos); lo mismo sucedió en los anteriores periodos de cambio, como el del movimiento del 4 de mayo de 1919, o el llamado Renacimiento Chino que lo siguió, las agitaciones nacionalistas y el surgimiento de una nueva literatura. En la década de los setenta se iniciaron allí los primeros intentos de alejarse de la austeridad cromweliana de los años anteriores, lo que incluyó el uso de colores, variedades y estilos diferentes en el vestir.

Shanghai no ha vuelto al punto de partida. La Revolución produjo un cambio permanente, pero las décadas radicales pasaron y la ciudad está siendo nuevamente modelada por sus circunstancias, su ubicación y el papel vital que puede desempeñar para la nueva China. Como suele ocurrir, Shanghai continuará empujando a China en cierta medida lejos de la visión maoísta y, al hacerlo, reavivará viejos temores y resentimientos. Un crecimiento ulterior tendrá que depender también de una cuidadosa planeación y de fuertes inversiones en vivienda, servicios y control de la contaminación, si es que se quiere que la ciudad no termine sofocada. Shanghai es una mezcla de problemas y promesas, desde cualquier perspectiva ideológica que se la vea. Los sucesivos regímenes se han encontrado con las dos cosas, y han sido incapaces de controlar su crecimiento. Ahora ese mismo crecimiento puede ser el problema más grande de todos.

Traducción del inglés:

VERÓNICA PETROWITSCH