

RUINAS DEL FUTURO

Clase e historia en El distrito Tie Xi, de Wang Bing

En la larga toma inicial de *Tie Xi Qu*, la cámara mira desde la cabina de un pequeño tren de mercancías que se mueve lentamente a lo largo de fábricas abandonadas, vacías. Algunas formas fantasmales revolotean bajo un cielo sombrío. El único sonido en el paisaje mudo es el crujido de las ruedas del tren. Esos tres minutos son como un rito de paso a la historia. Estamos entrando en otro mundo, ya destruido: ruinas de la civilización industrial.

Tie Xi —«al oeste de las vías»— es un distrito de Shenyang, la ciudad conocida en otro tiempo como Mukden. Durante cincuenta años fue la más antigua y mayor base industrial de China, una fortaleza de la economía socialista planificada. Los orígenes de la zona se remontan a la década de los treinta, cuando Japón se apoderó de Manchuria y construyó allí un complejo militar-industrial con vistas a su próxima penetración en China. Al sur de Mukden se construyeron fábricas que producían armamento para el ejército Kwantung [Guandong] y maquinaria para operaciones militares a gran escala y, en torno a ellas, crecieron alojamientos para los obreros. Tras la liberación en 1949, la URSS proporcionó a China equipo industrial adicional desmantelado de Alemania al final de la guerra, en lo que se conocieron como «los 156 proyectos de inversión» de la ayuda soviética, la mayor parte de los cuales se localizaron en el noreste. Gracias a su favorable situación cerca de Rusia y a la base industrial establecida por Japón, Tiexi se convirtió en un ejemplo pionero del estilo de planificación soviético en una región que servía como motor de la modernización socialista para el conjunto del país. Incluso en 1980 había cerca de un millón de obreros empleados en las fábricas de Tiexi y, todavía hoy, el Estado es propietario de tres cuartas partes de los activos en la provincia de Liaoning, cuya capital es Shenyang.

Durante la Era de las Reformas, cuando la vía de desarrollo china se desplazó de la planificación a una economía de mercado, la política de puertas abiertas de Deng Xiaoping concentró la inversión, primero en el delta del río Perla y, luego, en torno al Yangzi inferior, con una atención especial a Shanghai-Pudong. Pero, mientras que la China meridional y central adoptaba con presteza los mecanismos de mercado, el noreste seguía de-

pendiendo de la planificación estatal y una elevada proporción de su producción de acero y maquinaria era transferida fuera de la región a bajo precio, mientras que sus empresas se veían sometidas a altos impuestos. En esta región no fueron treinta, sino cincuenta años, de la economía planificada de la RPCh los que tuvieron que soportar el coste de los veinte años de economía de mercado. A principios de la década de los noventa, algunas de las fábricas de Tiexi habían comenzado ya a declinar y, a finales de la década, la mayoría de ellas habían cerrado. En 2002 el 16.º Congreso del PCCh anunció que se rejuvenecería la región industrial del nordeste con reformas de mercado, transformándola en un área de empresas de alta tecnología, intensivas en capital. Pero el gobierno central no está dispuesto ni es capaz de realizar las inversiones necesarias para propiciar ese cambio, y espera que sea el capital extranjero el que colme la brecha. Lo cierto es que el desarrollo industrial chino depende, en gran medida, de la importación de bienes de capital, que, en este momento, suponen dos terceras partes de la inversión total en activos fijos. No está a la vista una solución fácil a la apremiante situación del nordeste. Las reservas de petróleo y carbón de la región se han reducido mucho. Tan sólo en la provincia de Liaoning, los parados llegan a 2,5 millones; las protestas laborales y las manifestaciones en la calle se han multiplicado, al convertirse el desempleo masivo en un problema social agudo.

Wang Bing, un joven licenciado en Cinematografía de poco más de treinta años y poco familiarizado con la zona –había visitado Shenyang en 1993, pero entonces no conocía a nadie en la ciudad– llegó allí a finales de 1999. Hasta entonces no había hecho ninguna película. Vagabundeando por Tíexi con el ánimo un tanto deprimido, alquiló una pequeña cámara de vídeo digital. Año y medio después había grabado trescientas horas de archivo por todo el distrito. A partir de ese material, creó una monumental trilogía, *Tie Xi Qu: West of the Tracks* [*Al oeste de las vías*], que es un documental con una duración total de nueve horas, dividido en tres partes de longitud decreciente –4:3:2– cuyos títulos son «Rust» [«Herrumbre»], «Remnants: Pretty Girl Street» [«Vestigios: la calle de la Niña Bonita»] y «Rails» [«Rieles»]. Es, sin duda, la mayor obra que nos ha llegado del cine documental chino, y se sitúa entre los logros más extraordinarios de cine mundial en el nuevo siglo.

Su tema es épico, el crepúsculo de todo un mundo social, junto con todas las esperanzas e ideales que lo crearon. El destino de la clase obrera industrial en lo que se suele considerar la era de la electrónica es un tema que ha inspirado películas en muchos países –en particular, en Francia y Gran Bretaña–, por no hablar del notable retrato de Brasil de Sebastião Salgado. Pero ninguna de esas obras tiene un poder remotamente comparable al de *Al oeste de las vías*. Técnicamente, la invención del vídeo digital, que posibilita al director un estilo de trabajo individual, permitió a Wang Bing completar su película con una independencia total, sin obligaciones hacia los estudios, el Estado o cualquier otra institución. Pero lo que eleva hasta el nivel de gran obra de arte *Al oeste de las vías* es el uso que ha hecho de esa emancipación. Wang Bing, que pertenece a una

generación más joven que los pioneros del nuevo cine documental en China, comparte su preocupación por las capas más bajas de la sociedad, pero es conscientemente heredero del cine mundial hasta un punto desconocido para sus predecesores. En la escuela de cine, según su propio relato, las películas que más le llamaron la atención fueron las de Pasolini, Tarkovski, Fassbinder y Godard. La audacia formal y la seguridad en sí mismo que muestra en *Al oeste de las vías* proviene de esa tradición. Estructuralmente, la trilogía es una composición impresionante, una narración moderna concebida con calma y resolución a gran escala. Visualmente, exhibe una imaginación e intensidad pictórica equiparables a su ambición arquitectónica. En China nos ha cogido a todos por sorpresa, como un ser majestuoso que nos hace frente desde ninguna parte.

«Herrumbre»

Pero, si la industria se plantea «objetivos», en el sentido decisivo, esto es, histórico y dialéctico de la palabra, es sólo el objeto, no el sujeto de las leyes naturales que gobiernan la sociedad.

Georg LUKÁCS, *Historia y conciencia de clase*

Del denso laberinto de fábricas de Tiexi, con una vía ferroviaria construida ex profeso que serpentea entre ellas, Wang Bing seleccionó tres para grabar. La primera era la Fundición de Shenyang, construida por los japoneses bajo el Estado títere de Manchukuo en 1934, que sigue siendo la fábrica más famosa de Tiexi. La Fundición tiene tres enormes chimeneas, la primera de las cuales data de la década de los treinta y las otras dos, de la de los sesenta, y fue, durante mucho tiempo, una estampa típica del nordeste industrial. Cuando Wang Bing comenzó a grabar, todavía seguía funcionando. La segunda fábrica que eligió fue la de Cables Eléctricos, construida también por los japoneses y, luego, reconstruida por los rusos, que producía equipos vitales para el sistema de producción eléctrica chino. En 1999 el 90 por 100 de sus trabajadores estaba ya «fuera de nómina» —eufemismo oficial para el desempleo «temporal» con salario reducido— y sólo seguían trabajando como fijos los cuadros de nivel medio y superior. La tercera fábrica fue la Acería de Shenyang, que, como muchas otras plantas de Tiexi a la espera de la aprobación formal de quiebra, estaba prácticamente abandonada, con tan sólo unas pocas personas empleadas como vigilantes.

Cuando Wang Bing acabó de grabar, las tres fábricas habían cerrado. Llegó a captar el momento preciso en que la Fundición de Shenyang recibió su sentencia de muerte. Estaba grabando a un trabajador tumbado sobre un banco durante un descanso y que hablaba sobre sus experiencias, desde la época en que iba a la escuela primaria hasta que fue enviado al campo a finales de la década de los sesenta. El obrero cuenta la historia de su vida, sus relaciones con la sociedad y su visión de sí mismo, del todo inconsciente —como el director— de que, al cabo de unos minutos, su

vida iba a cambiar. De repente entra un capataz y anuncia que la fábrica se ha cerrado. La escena, tomada en vivo, impresionó profundamente a Wang Bing. Pero, aunque *Al oeste de las vías* presenta un inolvidable retrato de la vida obrera en el nordeste de China, el verdadero protagonista de su primera parte, con palabras del propio Wang Bing, es la mismísima fábrica, como realidad industrial e ideal social.

La industria pesada china, como muestra la película, se creó a partir de elementos de un espacio más amplio (Japón, Rusia, Alemania...) y no se puede separar de la historia industrial de Occidente, sino que constituye un episodio de un proceso a escala mundial. Los altos hornos de Shenyang suponían la preexistencia y legitimidad del atlas evolucionista de la civilización industrial occidental, lo que también puede entenderse que determinaría su caída. ¿Acaso no está Tiexi repitiendo simplemente el declive del «cinturón oxidado» del Medio Oeste estadounidense o del Ruhr en Alemania? La misma racionalidad histórica parece desarrollarse inexorablemente en el espacio y en el tiempo, y nadie puede escapar a ella. Como dijo Lukács, en un sentido dialéctico e histórico, la industria es objeto de una ley social-natural. Wang Bing construye su narración sobre las fábricas de Tiexi con el espíritu de esa objetividad. En «Herrumbre» no hay personajes o intrigas al modo de las películas tradicionales, sino que es el propio proceso de producción el que se convierte en eje principal de la película. Ésta, la primera y más larga de las tres partes de la trilogía, es la que tiene la estructura más compleja, aunque se acomode estrictamente a las rutinas y procesos de trabajo fabriles.

Primero viene el cobre. Vemos cómo se funde el cobre electrolítico, cómo se carga, la electrólisis y luego, de nuevo, la fusión, removiendo y refinando. A continuación, el plomo: desde la soldadura en un taller a la torre de plomo y, luego, a otro taller para ser allí procesado; luego pasamos a la sala de descanso de los obreros, y vemos cómo salen de la fábrica al concluir la jornada. Después entramos a la fábrica de cables eléctricos –ya cerrada– y retrocedemos al proceso anteriormente omitido de la electrólisis del plomo y su moldeado, antes de regresar de nuevo a la torre de plomo. Eso completa una narración que llena las dos primeras horas de la película. Las dos horas siguientes muestran el cierre de las fábricas. La cámara parte de nuevo de la sección del cobre de la Fundición. A medio camino salta a los talleres de cinc, interrumpiéndose cuando están a punto de cerrarlos, para volver de nuevo al cobre, donde la electrólisis –que vimos al inicio del ciclo– es la última sección de la fábrica que se cierra. Cuando todos los talleres están ya vacíos, unos cuantos obreros toman una última ducha. Toda la Fundición –en la que tanta gente pasó una parte tan grande de sus vidas– se ha cerrado.

Tras la historia del cobre, la película vuelve sobre sus pasos para concluir la narración del plomo. Una vez que la Fundición ha cerrado, los obreros del plomo son enviados a un hospital campestre, a unos 30 kilómetros, para someterse a una desintoxicación. Uno de ellos se ahoga en un es-

tanque cercano. En la Fábrica de Cables Eléctricos, que hasta los vigilantes se han visto obligados a abandonar hace tiempo, ya que no disponen de calefacción, la gente despeja con palas una capa de hielo de medio metro de espesor en un taller helado. La película muestra ahora la demolición de la acería. Concluye siguiendo a un obrero –al que hemos visto al comienzo de la película mientras le cortaban el pelo en la sala de descanso del taller de fundición de cobre– que regresa a casa en el tren de la fábrica atravesando el desierto nevado de un distrito industrial ahora en ruinas. Paso a paso, la película completa así dos ciclos narrativos entrelazados, el de la producción dentro de las fábricas y el ciclo vital de las propias fábricas, que concluye en un silencio y sopor helados.

Hay un segundo hilo estructural que recorre ambos ciclos de «Herrumbre»: el trabajo y la vida de quienes trabajan en las fábricas. En la organización formal de esta parte de *Al oeste de las vías* cumplen un papel secundario, de apoyo. La fábrica tiene su propio ritmo de vida. La maquinaria de hierro y acero, el horno de fundición, la cinta transportadora, la grúa, se mueven y rugen como otros tantos gigantes automáticos, cuya masa enorme hace parecer diminutos e insignificantes los seres humanos a su cargo. Los obreros parecen meros apéndices de ese vasto complejo. Eso es lo que la película explora entonces: las relaciones entre las vidas individuales de los obreros y las distintas rutinas industriales que realizan, las verdades internas que quedan al desnudo en las texturas más externas de la existencia cotidiana. Vemos a varios trabajadores en una sala de descanso escuchando anuncios en la radio sobre la reforma de las sociedades anónimas, discutiendo luego sus perspectivas de desempleo, sus salarios y sus pensiones. Charlan, juegan a las cartas, comen, se duchan, discuten, maldicen, cuentan chistes verdes o ven películas pornográficas. En la sala de descanso su trabajo y su vida de fuera se mezclan y se separan al mismo tiempo. La atención de Wang Bing es muy específica: un conjunto particular de relaciones, en un momento particular, en determinado país. «Herrumbre» no individualiza, en general, a los trabajadores que presenta. Utilizan las mismas duchas, visten la misma ropa, utilizan las mismas tarteras, hablan de las mismas cosas.

Aunque algunos cuentan la historia de su vida, no hay nada más que los identifique: constituyen una colectividad humana cuyo destino forma otra estructura polifónica dentro de la película, que contrasta con el destino de las propias fábricas y se hace eco de éste. Lo que parece trivial, aburrido o fragmentario en su existencia se incorpora a una narración conjunta en la que la idea de la fábrica tiene como contrapunto elementos de la vida humana, y las experiencias individuales se integran en las líneas de flujo de la historia. Ese sentido general de un destino común encuentra su expresión más llamativa en las repetidas escenas de baño y ducha en la fábrica, cuando diferentes obreros exponen su cuerpo ante la cámara con la misma mirada soñolienta. La forma humana queda reducida a un objeto indiferente. Los flácidos genitales desnudos representan su castración. Tal exposición no tiene nada que ver con las normas de cual-

quier civilización ni con ninguna otra cosa. La civilización y el deseo se han desvanecido. Todo lo que queda es el cuerpo humano impotente, emasculado por la formidable máquina de la fábrica, y el instinto que éste ya no puede materializar. Los trabajadores enviados a desintoxicarse se sientan sin la menor muestra de sentir nada frente a escenas eróticas de coito en una película pornográfica. El cuerpo humano, reificado, se ha convertido en algo ajeno.

Wang Bing ha señalado que la primera obra de un director suele ser particularmente sensible al mundo, como un panorama poco familiar en el que queda todavía mucho por conocer o comprender. Las imágenes de «Herrumbre» recuerdan, en ocasiones, la estética de las máquinas en *Il deserto rosso*, de Antonioni, donde el miedo innominado en el corazón de la heroína es como el imprescriptible fantasma de la civilización industrial. Frente a las metáforas visuales de *Al oeste de las vías* podemos experimentar un sentimiento similar de pérdida y desesperación. Cuando entramos en una enorme fábrica vacía y una grúa empieza de repente a rechinar y se alza amenazadoramente en el aire, es como si estuviéramos caminando a través de un ominoso valle y nos viéramos sobresaltados por el chillido de un extraño pájaro que asciende desde el suelo. Pero ¿qué pasaría si, frente a la vasta objetividad de la historia mundial, esa conoción fuera el principio de nuestra salvación?

Pero el monumentalismo de la imagería industrial de Wang Bing posee una ambigüedad de la que carece Antonioni, que refleja una historia muy distinta. Plano tras plano, dentro de la fundición o de las fábricas, nos extasía su esplendor, envuelto en una atmósfera más próxima a Turner que la de cualquier otro director reciente; un mundo semiabstracto de luz destellante, llovizna vaporosa, flujos de metal dorado y alturas imponentes entrecruzadas con megalitos vencidos que apuntan a la oscuridad. No es la fría belleza de una película como *Il deserto rosso*, sino una calidez y energía fantasmagórica, intensificada por la blanca desolación del exterior. El tremendo poder de «Herrumbre» descansa en la tensión entre la deprimente sustancia de su tema y esas formas incandescentes. Wang Bing ha explicado en una entrevista que, cuando vio por primera vez las fábricas de Tiexi, se sintió extrañamente cautivado por ellas, ya que «las fábricas, con su gran escala y textura, ejercen una atracción semejante a la de los antiguos ideales de una persona». Esta percepción es una de las claves de la película. *Al oeste de las vías* es muy diferente de las películas soviéticas de la década de los treinta que celebraban el desarrollo fabril de los planes quinquenales. Su tono no es heroico, ni siquiera elegíaco. Hoy día las fábricas se han convertido en las ruinas de un ideal, pero la memoria de ese ideal sigue viva en la película; palpita en la majestad de esas imágenes, porque está enraizado en las peculiaridades de *esa industria* y de quienes trabajaron en ella.

El impulso hacia una modernidad capaz de hacer frente a la hegemonía global del capital creó, en los países socialistas del Tercer Mundo, una clase

obrero cuyo historial y conciencia difería inevitablemente de la de sus homólogos de Occidente. Sometida a la presión de las cañoneras extranjeras, China no podía apoyarse en un mercado «libre» para modernizar su economía y, ya en el Movimiento de Autorreforzamiento en los Asuntos Occidentales (*yang wu*) de las décadas de 1860 y 1890, los reformadores tenían claro que, para que el país pudiera mantener su independencia sería esencial una industria de guerra. A principios del siglo xx, no sólo los marxistas, sino también liberales como Hu Shi —de hecho, prácticamente todos los intelectuales chinos—, estaban de acuerdo, no sólo en que la industrialización era un prerequisite imprescindible para la modernidad, sino en que no se podía llevar a cabo con éxito sin una auténtica soberanía. Antes de la instauración de la República Popular ningún gobierno fue capaz de afrontar esa tarea, pero, bajo la dirección de Mao, se creó una base industrial avanzada, que dio lugar a una clase obrera aclamada como, y que, en gran medida, así se sentía, protagonista de la modernización y constructora de la independencia. Esta sensación constituía la subjetividad de la clase, y a ello se debe que tantos obreros chinos sigan cultivando la memoria de Mao, no porque añoren su dictadura, sino porque lo asocian con el orgullo nacionalista de la resistencia del Tercer Mundo frente al dominio del capitalismo occidental.

Dado que la energía y la siderurgia constituían los nervios esenciales de la industria, los trabajadores del petróleo y del acero del nordeste se convirtieron en arquetipo de esa clase a partir de 1949. Se trataba, en cualquier caso, de una región geopolítica única: patria originaria de la dinastía Qing, cuartel general del asalto japonés sobre China, escenario de las primeras grandes victorias del ELP durante la guerra civil, cuna de la primera generación de trabajadores de la ingeniería y el petróleo en la nueva China, base para las tropas voluntarias chinas dispuestas a cruzar el río Yalu para «ayudar a Corea y hacer frente a Estados Unidos». Ha sido un campo de batalla histórico durante más de un siglo, cubierto de humo de pólvora y empapado en sangre. Resulta simbólico que, bajo los edificios demolidos de Tiexi, se encontraran recientemente gran número de proyectiles oxidados abandonados por los japoneses, así como construcciones subterráneas que se supone que podían ser hospitales militares. *Al oeste de las vías* contiene muchas huellas de esas vicisitudes históricas. Al grabarlas, Wang Bing se preguntaba continuamente: ¿por qué construimos fábricas tan grandes aquí?; ¿por qué se convirtió esto en el sueño de una época?; ¿qué es lo que hizo que tantos individuos se sacrificaran voluntariamente para materializarlo?; ¿por qué queríamos crear un mundo que ahora se ha hundido? «Herrumbre» no nos permite escapar a la tortura de esas preguntas.

«Vestigios: la calle de la niña bonita»

En las ruinas, la historia se ha entremezclado físicamente con su escenario, y así la historia no asume la forma procesual de una vida eterna, sino, más bien, la de un declive irremediable. La alegoría pretende, por

lo tanto, situarse más allá de la belleza. Las alegorías son, en el campo de los pensamientos, lo que las ruinas en el de las cosas.

Walter BENJAMIN, *El origen del drama barroco alemán*

La segunda parte de *Al oeste de las vías* se titula «Vestigios: la calle de la Niña Bonita». El nombre de la calle proviene de la leyenda de que allí se enterró a la joven sirvienta de una familia rica, por lo que la llamaban Tumba de la Sirvienta. Más tarde ese nombre se cambió por el de Calle de la Niña Bonita, indicando que era morada de prostitutas. De acuerdo con esa alusión a mujeres de baja posición social, los residentes locales eran, normalmente, gente marginal. Entre las décadas de los treinta y los cincuenta la mayoría eran obreros inmigrados desde el sur en busca de empleo en las fábricas japonesas. A finales de la década de los setenta y principios de la de los ochenta, también se asentaron en ella algunos jóvenes que regresaban del campo. En torno al cambio de siglo, la mayoría de sus habitantes eran obreros de las fábricas del distrito de Tiexi. A medida que la cámara de Wang Bing recorre la calle, no vemos más que chabolas bajas, destartadas, en cuyo interior se amontonan madres enfermas en cuclillas, padres exhaustos o desorientados, abuelos ancianos y jóvenes inquietos. Ese paisaje degradado, sin profundidad o elevación, carece de las formas y colores dramáticos y de la envergadura de las fábricas de la primera parte. Estamos, por decirlo así, en su subsuelo.

Pero «Vestigios», dándole la vuelta a la estructura de «Herrumbre», se concentra en las expresiones de vitalidad humana en esos míseros tabucos. En la primera mitad vemos a un grupo de jóvenes de diecisiete-dieciocho años que han concluido su periodo escolar, pero no encuentran empleo, y que vagabundean por un barrio cubierto de nieve y desperdicios. Sus impulsos, deseos, peleas y risas juveniles aportan un toque de brillante color a ese triste trasfondo. Silenciosas encarnaciones de vida y esperanza representan el aspecto más energético de una zona en decadencia. Según sus propias aclaraciones, Wang Bing vio en ellos un cierto espejo de su propio pasado, así como un conjunto de preguntas turbadoras sobre su futuro. Mirando a esos chicos que vagabundean por la calle todo el día, el observador se ve obligado a preguntarse, como hace Wang Bing: ¿qué será de ellos? Sus vagos anhelos, nacidos del instinto o la intuición, sin ningún conocimiento del mundo, son conmovedores, pero también inquietantes. ¿Qué posibilidad tiene ninguno de ellos de materializar sus sueños? ¿Están siquiera en condiciones de formularlos? Una conversación entre dos de los chicos se desarrolla como sigue:

- Me preguntas qué hacer. No sé qué hacer.
- Así pues, no tienes ningún sueño; igual que yo.
- Entonces, ¿por qué diablos me criticas?
- ¿Cuál es tu sueño?
- Estoy tratando de hablar contigo.
- ¿Puedes conseguir comida hablando?

El chico que dice que no tiene sueños lo hace, en palabras de Wang Bing, con una «sonrisa extremadamente encantadora: como una flor que se abre por un momento entre la escarcha». La chica más popular del grupo se ve abandonada por todos los chicos cuando rompe con su novio: un largo plano la muestra sola, después de que todos los demás se han ido, como si la propia juventud la estuviera abandonando.

Sin ninguna ruptura brusca, la segunda mitad de «Vestigios» contempla la muerte de la calle, cuando, al cierre de las fábricas de Tiexi, le sigue la demolición del barrio donde habitan sus obreros, para dar paso a un centro comercial. Esos desalojos están desarraigando comunidades de trabajadores pobres en toda China, mientras los especuladores urbanos o las autoridades locales –no existe una clara frontera entre unos y otros– arrasan los barrios tradicionales y reductos de vida popular para construir centros comerciales y rascacielos. En *Al oeste de las vías* contemplamos la primera parte del proceso, cuando crece la presión sobre las indefensas familias obreras para que abandonen sus casas y se dispersen en busca de alojamientos alternativos. Algunos se resignan y obedecen, y unos pocos tratan de resistirse. El final es el mismo en todos los casos: llegan los camiones, los matones de los constructores, uniformados o no, amontonan en ellos a las familias y sus pertenencias (casi siempre míseras) y se van. Después de las fábricas les toca a las casas: vemos cómo desciende sobre Tiexi el golpe de gracia final. Su clase obrera se ha desintegrado. El poder de esas escenas, con su crueldad maquinal, proviene de la indiferencia ante el hecho de que Wang Bing las esté registrando. La película no necesita que se le añada patetismo; lo que muestra es suficiente. Sobre las vastas ruinas materiales de Tiexi yacen las mudas ruinas espirituales de la clase obrera, tan desolada como el cielo tras unos fuegos artificiales. Sus memorias acaban por asemejarse a los fragmentos de cohetes dispersos por la nieve, que acentúan la oscuridad y el vacío.

«Raíles»

La locomotora, lanzando al viento sus penachos de humo a través de países y continentes, los terraplenes y túneles, los puentes y estaciones, formaban un colosal conjunto, al lado del cual las pirámides, los acueductos romanos e, incluso, la Gran Muralla de China resultaban pálidos y provincianos. El ferrocarril constituía el gran triunfo del hombre por medio de la técnica.

ERIC HOBSBAWM, *La era de la revolución, 1789-1848*

La película termina como empezó, con el tren moviéndose lentamente a través de Tiexi. Históricamente, la locomotora fue un símbolo universal del dinamismo en los documentales optimistas realizados por directores de vanguardia en el periodo de entreguerras, alabando la industria moderna y el progreso que representaba en obras como *Industrial Britain*, de John

Grierson y Robert J. Flaherty; *Berlin: Die Sinfonie der Großstadt*, de Walter Ruttmann, o *Entuziazm/Simfoniya Donbassa*, de Dziga Vertov. Ruttmann también empezaba su película con un tren, que atraviesa a primera hora de la mañana campos abiertos dirigiéndose hacia la ciudad que despierta y sus distritos industriales, con cables telegráficos y telefónicos a ambos lados y raíles abriéndose y cerrándose por debajo; en la metrópoli comienzan gradualmente a ponerse en marcha todo tipo de máquinas; los seres humanos entran en acción con creciente rapidez, como impulsados por un poder mágico. Esa secuencia es toda una celebración de una nueva era. Contemplando *Al oeste de las vías*, recordé varias veces esa gran obra de otra época; pero aquí el tren se ha convertido en lo contrario de su imagen en los documentales clásicos. Los pequeños vagones de mercancías atraviesan tristemente un páramo de fábricas abandonadas, una y otra vez, hasta que el propio ferrocarril se convierte en un recordatorio de un pasado corroído por el óxido. Las fábricas se han cerrado, pero el tren sigue recorriendo el espacio vacío y absurdo de sus escombros. Las fábricas y la gente se han ido, pero el ferrocarril persiste como el alma muerta de las ruinas a su alrededor. En esa tierra cubierta de nieve, rodeada por edificios que se desmoronan, sus trayectos ya no simbolizan el progreso de la historia de la humanidad: se han convertido en una ceremonia fúnebre por su decadencia.

Pero, en esa situación miserable, la película da un giro inesperado. Hasta entonces, su narración ha sido austeramente impersonal: la gente participa de un destino colectivo, pero sin ser nunca individualizada por su nombre ni cobrando un carácter protagonista. En «Raíles» eso se altera de repente. Las dos últimas horas de *Al oeste de las vías* presentan a un padre y un hijo cuyas vidas dependen del tren. No son empleados del ferrocarril, ni tienen ninguna relación oficial con él. Como muchos otros en la China actual, son marginados que vagan bajo la superficie del orden social, sin domicilio fijo, buscando un sustento precario en los intersticios del sistema. El tuerco Du y su hijo sobreviven haciendo pequeños trabajos para los ferroviarios, que han llegado a tolerarlos, y vendiendo carbón caído o robado del tren. El padre no posee nada en el mundo, pero los contratiempos lo han fortalecido y le han conferido cierta astucia. Tiene su propia opinión sobre la sociedad y la gente que lo rodea, y hace un gran esfuerzo para crear un mínimo espacio para su hijo y para sí mismo en los inestables torbellinos de la vida. Pero su hijo de diecisiete años, cuya madre desapareció cuando era muy pequeño, es retraído y silencioso, producto ostensible de un entorno anormal que lo ha hecho muy vulnerable al mundo exterior.

Mientras Wang Bing grababa su película, el padre fue detenido por robar carbón y enviado a un centro de detención. Lo que sigue es una sorprendente secuencia de *cinéma vérité*. Solo, por la noche, en la pequeña covacha donde viven, el hijo encuentra un paquete envuelto en bolsas de plástico. Cuando lo abre, vemos un montón de fotos: una de toda la familia, otra de su madre cuando era joven, inclinada contra un almiar y sonriendo cálidamente al mundo. De repente, un reloj en la pared suena

11 veces, y la cámara se mueve lentamente desde las fotos hacia él. Cuando retrocede, las lágrimas bañan el rostro del huérfano. Al día siguiente seguimos su viaje desesperado hasta el centro de detención para liberar a su padre. En una escena desgarradora se permite al anciano finalmente irse, y ambos regresan a su diminuta y lóbrega habitación, solos en el mundo de nuevo. Teniendo en cuenta el estilo racional, sobrio y estrictamente controlado de toda la trilogía, en la que cada plano se expone con la mayor discreción, esa escena es como una herida abierta, que expone los sentimientos del director sobre lo que ha mostrado. «Me gustaría mucho afirmar el valor de la vida –ha dicho Wang Bing–, pero, enfrentado a su realidad, me siento tan impotente que soy cada vez más escéptico.»

Al final de la película el tren todavía atraviesa las sombras borrosas del distrito fabril. Como si estuviéramos en la noche blanca del siglo, aparecen y desaparecen edificios desolados como en un sueño, cada vez más lejos. Miramos a la vía férrea que se extiende gradualmente tras de nosotros. En ese momento comienzan a caer en silencio copos de nieve sobre la lente de la cámara, con un tono de gris intermedio entre la luz y las tinieblas. El cielo y la tierra se oscurecen. Es la penumbra antes de que se clarifique la historia. Al viajar a través de esa ambigüedad, ¿hacia qué tipo de futuro nos está llevando el tren?

Traducido al inglés por J. X. Zhang. Los artículos anteriores de esta serie han sido el de Tony Wood sobre el cine de Aleksei German (NLR 7), el de Silvana Silvestri sobre Gianni Amelio (NLR 10), el de Leo Chanjen Chen sobre Edward Yang (NLR 11), el de David Murphy sobre Ousmane Sembene (NLR 16) y el de Michael Witt sobre Jean-Luc Godard (NLR 29).