

EL IMPERIO CHINO

II



TRAVIESAN el rico Imperio innumerables ríos y canales. El Yangtze, uno de los mayores del mundo, tiene su fuente en las montañas del Tibet, dividiendo el territorio de China en dos partes. Sus caudalosas aguas permiten á los mayores acorazados llegar hasta Hankow, distante unas 600 millas del mar de China, bañando y fertilizando en su curso á vastas comarcas de las más ricas de ese Imperio.

Otro río importante es el Huang Ho, ó río amarillo, que nace en Tartaria y desemboca en el mar Amarillo. Este río lo llaman los chinos el castigo de China, por los continuos cambios de ruta que asolan y siembran la ruina y la muerte con sus desbordamientos. Cuantos asuntos se han gastado por el Gobierno chino para remediar estas calamidades periódicas, pero no será posible impedir las hasta que el río sea encauzado de una manera definitiva, y para estos trabajos se hace preciso el talento y la ciencia de ingenieros europeos.

Otros ríos y lagos de menor importancia hay en China, muchos de los cuales son navegables por buques de gran porte; pero como no se ha atendido á su conservación, se nota que de día en día van cegándose y llegará á ser imposible utilizarlos como vías de comunicación, si no se acude pronto á poner remedio.

En trabajos públicos, China sobrepaja á todos los países por el enorme concurso de fuerza humana empleado para llevarlos á cabo.

El Gran Canal es una obra que no puede dejar de llamar la atención, sobre todo, cuando se piensa en la época que fué construido.

Por medio de uniones con ríos, hay una continua vía de comunicación entre Peking y Canton y por ella pasajeros y mercancías son hoy transportados en barcos desde un punto á otro de ese vasto Imperio.

En varias épocas remotas se fueron haciendo pequeñas secciones, hasta que en el año 1282 de nuestra Era el gran conquistador Kublai Khan emprendió la construcción definitiva para facilitar el transporte del arroz tributario que de las provincias del Sud se envía á Peking.

A Sung Li, ministro del primer emperador Hung Wu de la dinastía Ming, en 1375, cabe la gloria de haber terminado y perfeccionado esta vía de comunicación. Dicen que demostró tal empeño en esta monumental obra, que empleó 300.000 hom-

bres en los trabajos, durante siete meses. Otra maravilla de China es la famosa gran muralla, llamada en chino Wan Li Chang Ch'eng, es decir, "la muralla de 10.000 Li," (casi 3 Li son una milla inglesa).

Su total extensión es de 1.250 millas y se extiende desde Shan Hai Kuan, en el golfo de Pechili, hasta el centro de Asia. Su altura varía entre 15 y 30 pies, siendo su anchura en la base de 25 pies y de 15 en su parte alta. En ciertos intervalos tiene torres de 40 á 50 pies de altura. Lo más notable de esta construcción es que á pesar del tiempo y del abandono natural que ha tenido, se sostiene en relativo buen estado, siendo pocos los deterioros que el tiempo y la intemperie le han causado.

Fué construída, 220 años antes de nuestra Era Cristiana, por el emperador Shih Huang Ti, de la dinastía Ch'in.

Parece que esté soberano era sumamente supersticioso y, temiendo morir, consultó con los oráculos de su tiempo. Éstos le anunciaron que perecería á manos de uno llamado Hu. Este nombre se daba á una potente nación bárbara que vivía en lo que es ahora Tartaria y Mandchuria. En seguida alistó un gran ejército y subyugó á los Hiung nu, que así se llamaban, y para impedir que le atacasen, mandó levantar esta gigantesca construcción. Dicen que empleó más de 700.000

criminales y prisioneros, durante unos veinte años. Hoy día es el asombro de cuantos la visitan y constituye una de las maravillas del mundo, pues causa admiración esta gigantesca obra que sube á las más altas cumbres, bajando á los más terribles precipicios, y esto por millas y millas. A este emperador Shih Huang Ti se debe también la destrucción de libros y literatura de esos tiempos.

El año 212 antes de Cristo, reunió un gran Consejo de notables del reino, y por consejo de un ministro llamado Lisze, se ordenó que se quemasen todos los escritos clásicos del Imperio. Además se dió orden que si los estudiantes hablaban de literatura fuesen decapitados, y para atemorizarlos, mandó decapitar á 460 de los literatos más conspicuos de su Imperio.

La Historia de China se pierde en el más nebuloso misterio y obscuridad. No hay ningún dato cierto del origen del chino, ni de cómo llegó á esas tierras.

Créese que tuvo su origen en los alrededores del Mar Caspio y que llegó al mar de China impelido por otras razas.

La primera figura que aparece en el horizonte de la Historia china es P'au ku. Nada se sabe de él que no sea legendario, y hoy se le representa con un martillo en una mano y un escople en la otra construyendo el mundo.

Vienen después los tres poderes mitológicos, es decir, el celeste, el terrestre y el humano, que reinaron mucho tiempo,



UN CANAL DE WENCHOU

sucediéndoles el célebre monarca Yn-chuan. En este reinado, los hombres adelantaron su civilización, pues en vez de seguir viviendo en bosques y cuevas, se construían habitaciones. Sigue Sui-jin, que descubrió el fuego y enseñó á guisar comestibles. A este soberano le atribuyen también el invento para recordar hechos históricos.

Queriendo conservar anales de los acontecimientos de su reinado, inventó un sistema que se usó en China por siglos hasta que se descubrió la verdadera escritura. Consistía éste en hacer nudos en cuerdas: un nudo grande era para asuntos importantes, uno pequeño para triviales. Durante este reinado se inauguraron mercados, donde se hacían cambios de géneros y objetos entre tribus y naciones.

Viene después la época legendaria con Fuh-hi, el primero de los cinco gobernantes de esta nación, que ocupan tan preeminente lugar en la Historia de China.

Data esta leyenda de 3.322 años antes de nuestra Era, según unos historiadores; según otros, 2.852 A. de C. Uno de los primeros actos de Fuh-hi fué sustituir por verdaderos escritos los nudos hasta entonces adoptados. Dicese que se le apareció en el Yangtze un dragón que llevaba en su dorso signos místicos, los que adoptó y son la base de los 44.449 caracteres que componen el gran *Diccionario de Kangshi*, que

allí equivale á nuestro *Diccionario de la Academia de la Lengua*.

Sus sucesores fueron los que enseñaron al hombre á cultivar la tierra, á tejer, la cerámica y las industrias que hicieron de ese pueblo el más civilizado de su época.

El sucesor de Fuh-hi fué Sheng-meng, á quien se atribuye uno de los libros sobre farmacopea china, hoy día usado con especial predilección en ese país. En toda botica china se halla el retrato de este personaje, que se considera como el dios de la farmacopea á quien se

representa con un estómago de cristal que le facilitaba el estudiar los efectos de las diferentes hierbas que tomaba.

Después de estos emperadores, vinieron ocho de los que se habla muy poco, reanudándose la historia con Huang-ti, el emperador amarillo, nombre que adoptó por el color del suelo que gobernaba. Fué proclamado 2697 A. C.

Su ministro Yung Ch'eng inventó instrumentos astronómicos y construyó un calendario facilitando el estudio de la As-

tronomía. Instrumentos músicos hechos de caña fueron inventados por otro ministro llamado Ling hi, quien por orden del emperador Yung Yuan, construyó doce campanas para denotar las diferentes estaciones del año. También por aquel tiempo se inventaron nuevos métodos para hacer cuentas, el abacús, por ejemplo, y un sistema de pesas y medidas. Durante este reinado se empezaron á teñir las telas y se utilizaron por primera vez para combatir las flechas y los arcos. La esposa de Yuang-Ti, llamada Lui-tsu, también ha dejado huella en la Historia de China. Dicen que, admirada del trabajo que hacían los gusanos de seda, ideó la fabricación de los tejidos que hoy día alcanzan tan alto grado de perfección en aquel país. También fueron construídos, bajo la dirección de este emperador, utensilios de madera, de metal y de barro, así como canoas y carros. Este gran soberano reinó, según dicen, cien años, siendo enterrado en Shensi. No es mi objeto prolongar más este párrafo, que resumiré dando una lista de las dinastías, y haciendo

notar que desde época remota, efecto de seguir todos los emperadores la costumbre de tener sus historiadores, se conservan anales bastante detallados de la Historia de China, habiendo impuesto la ley, observada por todos los soberanos, considerar á estos historiadores y sus escritos como cosa casi sagrada, dejándoles completa libertad de alabarlos ó criticarlos.

REINOS

Dinastía Pre-histórica A. C., de 3322 á 2255; íd. Shia A. C., de 2255 á 1766; íd. Shang A. C. de 1767 á 1121; íd. Chou A. C., de 1122 á 255; íd. Ch'ing A. C. de 255 á 206; íd. Jan A. C., de 209 á 223 D. de C.

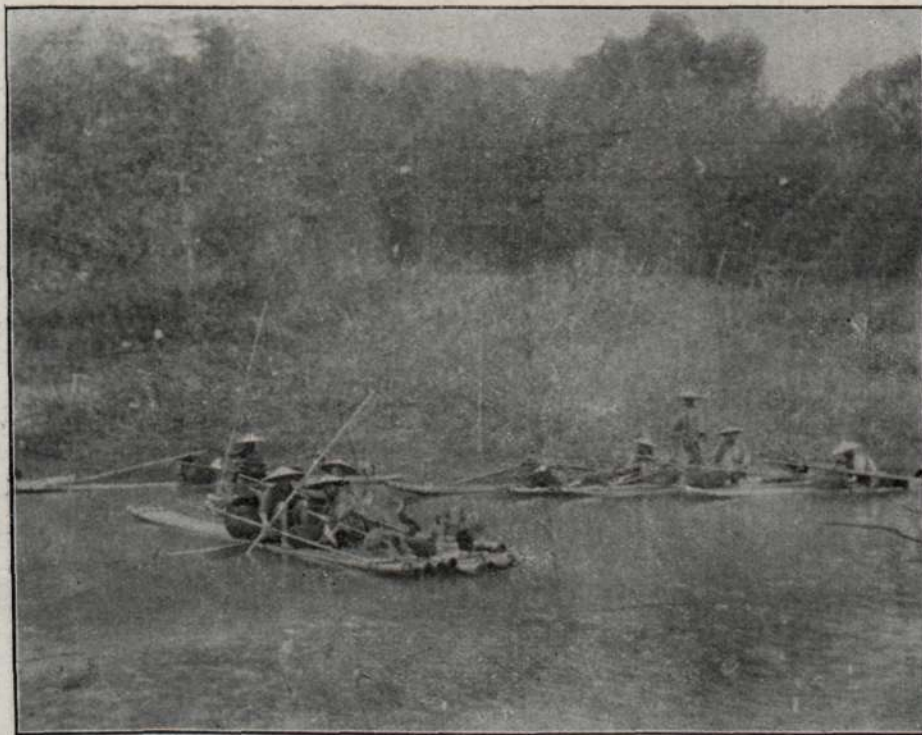
Después sigue una larga lista de dinastías que reinaron más ó menos tiempo y sobre más ó menos territorios chinos, pues se los dividieron, y continuamente estaban en guerra entre sí. Llegamos así hasta la última

dinastía puramente china llamada Ming, que reinó de 1368 á 1644 D. de C., cuando su último Emperador Ts'unchung, vencido por los Mandchus, se ahorcó en su palacio de Peking.

De la presente dinastía Ch'ing, el actual soberano, Su Majestad, Kuang-Su, es el noveno. No pueden menos de hacerse tristes reflexiones al considerar el lamentable estado moral y físico de ese gran Imperio, que en tiempo de Kangshi y Ch'ienbung, no tan remotos después de todo, pues reinaron



ESTANQUE DE UN TEMPLO CHINO



CHINOS PESCANDO CON CORMORANES



SILLA DE MANDARÍN

de 1662 á 1736, era el mayor que ha existido en el mundo. Hoy día se disputan los restos de ese vasto Imperio las razas llamadas civilizadas; pero no han logrado su objeto.

China, aunque aparentemente, es una carcasa inmóvil, no duerme. La juventud china ha comprendido su situación, y no ha de tardar el día en que, sacudiendo su sopor, sorprenda al mundo con su energía y su vitalidad.

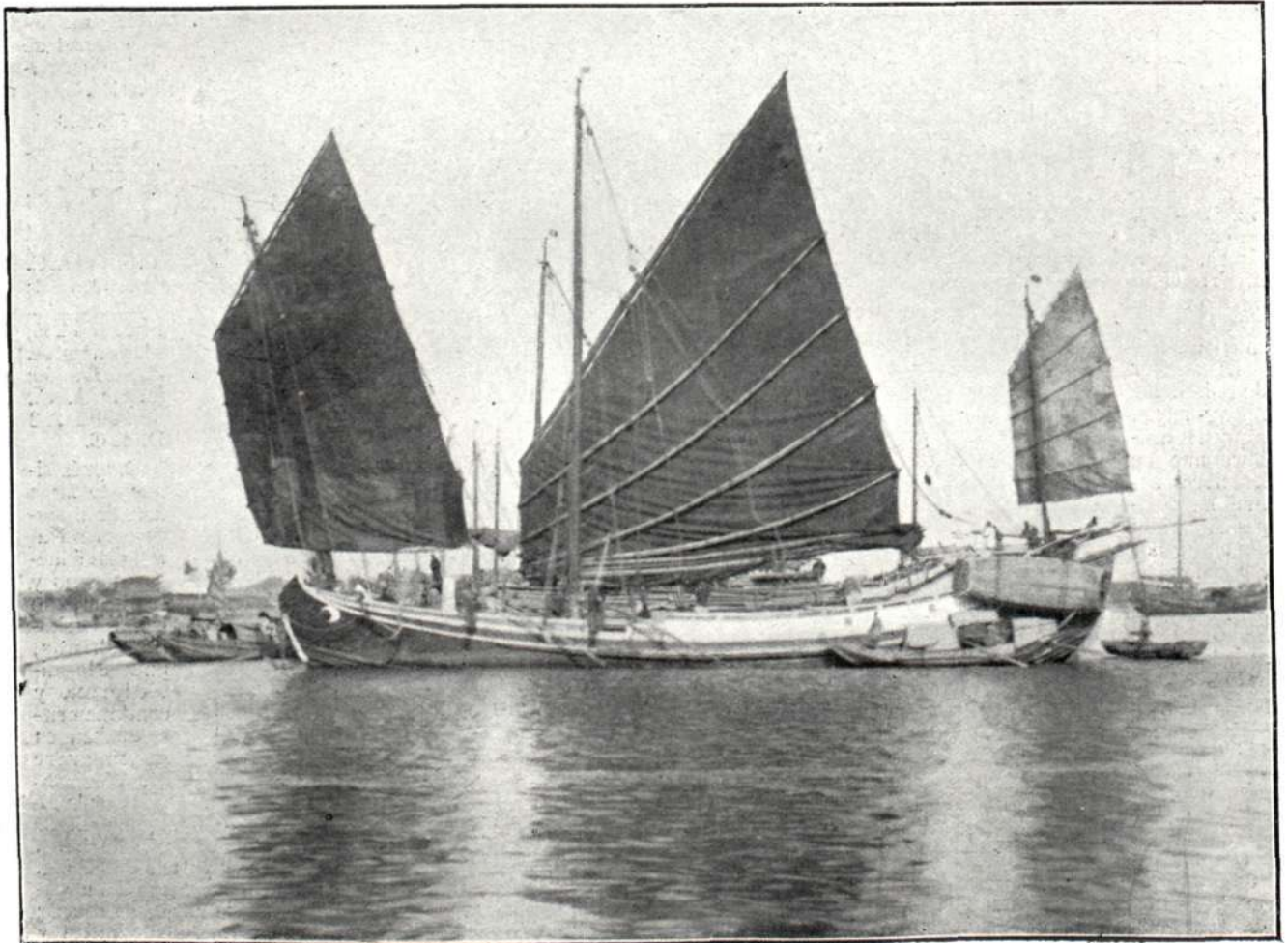
Y ¡ay! del día en que la raza amarilla nos diga á la blanca, allá voy. Irremisiblemente nos aplastará por su número, por su energía y por las pocas necesidades que tiene, y que

convierten al obrero chino en el más temible del mundo. Lenta, pero seguramente, se va formando ese espíritu de revancha en el chino, alentado por el japonés, que ve en esa unión de la raza amarilla el ideal de su potencia en aquellos mares.

La insurrección boxer de 1900 no fué más que un indicio precursor del vehemente deseo de sacudir el yugo del europeo, que cada día va siendo más exigente. Comprendiendo esto, no es de extrañar que las potencias de Europa hayan abandonado el pensamiento formulado en un tiempo de repartirse á China. Entendieron que era una empresa magna, imposible. Se harían precisos cientos de miles de soldados para mantener el orden en esos vastos y hasta cierto punto desconocidos territorios. ¡Y qué Gobierno cargaría con la responsabilidad y gasto de tal ocupación! Así, pues, la desmembración completa de China nunca será un hecho más que en la imaginación de proyectistas y soñadores. Uno de los adelantos que se han introducido recientemente en ese Imperio, y que ha de contribuir poderosamente á su desarrollo bajo todos los puntos

de vista, es el establecimiento de ferrocarriles. Hace años fué construído un pequeño ferrocarril entre Shanghai y Woosung; á éste siguió la construcción de otro de más importancia entre Pekin y Tientsin, que fué después prolongado hasta Shan Har Kuan y Ninchuang y enlazándose con el gran tronco del ferrocarril transiberiano que de Moskou atraviesa Siberia y Mandchuria, concluye en Port Arthur, en el promontorio del Liaurung, hoy día plaza fuerte de los rusos.

A esta gran línea férrea se unirá muy en breve otra de no menor importancia, que partiendo de Peking atraviése China y



JUNCOS CHINOS DE CARGA

enlace esta capital con Hankow. Ya ésta se halla muy adelantada, pues tiene construída más de la mitad, y en explotación unas 200 millas de la extremidad Norte, y otros 300 por la parte de Hankow. La extensión total que ha de recorrer esta línea será de 800 millas próximamente, y se espera que dentro de tres años se hallará toda abierta á la explotación, calculándose que durará el viaje entre Peking y Hankow unas sesenta horas. Este trabajo tan colosal ha sido encomendado á una compañía franco-belga, que ha emitido bonos por valor de 112.500.000 francos, reintegrables en veinte años y al interés del 5 por 100. Se calcula que la construcción vendrá á costar unos 125.000 francos por kilómetro. Para enlazar con esta línea se ha empezado la construcción de otra que unirá á Cantón con Hankow. Esta recorrerá unas 750 millas, y deberá hallarse construída en cinco años. La concesión para la construcción de esta nueva línea ha sido otorgada á una compañía americana, y el Gobierno chino subvenciona esta obra con 48.500.000 dollars oro.

A nadie se ocultará la importancia que ha de tener esta nueva vía de comunicación, pues no sólo ha de poner en tratos comerciales todo el centro de China con el resto del mundo, sino que ha de servir para hacer penetrar la civilización europea en territorios hoy día casi desconocidos.

Como obra de ingeniería no podrá menos de ser una de las maravillas de este siglo, pues, cuando esté concluída, unirá Canton á Peking, y como esta capital está ya unida al Transiberiano, se podrá ir en ferrocarril desde Lisboa á la capital de la provincia de Canton. Sublime epílogo á la civilización y adelanto científico de nuestros tiempos.

Antes de terminar, voy á permitirme leer unas cifras para dar una idea del valor del comercio de China, según las últi-



FAMILIA CHINA

mas estadísticas comparadas de estos tres últimos años, publicadas por las Aduanas imperiales marítimas á las que tengo el honor de pertenecer.

Valor y recaudación del comercio de China bajo la intervención de las Aduanas imperiales marítimas por los años de

	Valor total.	Recaudac. total.
1900... Tael (1).	365.743.854	22.873.986
1901... "	669.028.758	25.537.574
1902... "	790.032.012	30.007.044

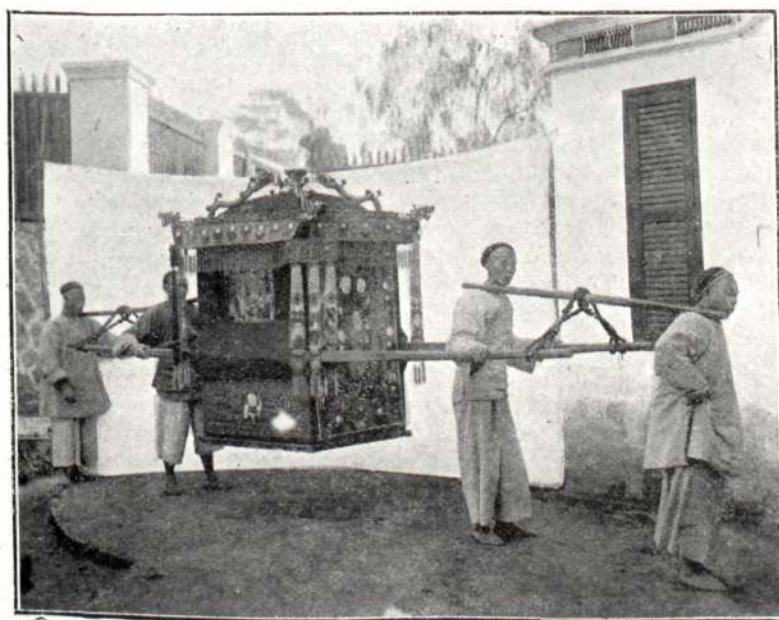
En navegación son las siguientes las cifras:

Buques entrados y despachados.	Número de toneladas.
1900..	69.230
1901..	64.844
1902 .	69.499

De estas cifras dueleme hacer constar la insignificante y desconsoladora proporción que á España le corresponde. Para formar juicio de lo pequeña que es esta proporción, daré las cifras al lado de las de la Gran Bretaña y Japón, que naturalmente ocupan primeros lugares en las estadísticas del año pasado.

	España por 100.	Gran Bretaña por 100.	Japón por 100
Proporción de tonelaje..	0,01	49,86	13,61
Id. valor del comercio...	0,02	47,40	7,97
Id. de derechos pagados.	0,05	50,50	10,14

Termino reiterando el ruego de que se me dispense si contra mi voluntad no he podido abarcar más en el corto espacio de tiempo que me ha sido concedido. Aun así, temo haber abusado de la amabilidad de mis oyentes, á los que pido acepten mi sincera gratitud por haberme escuchado con paciencia.—JUAN MENCARINI.



SILLA CHINA DE BODA

(1) El tael, onza de plata de la Aduana equivale próximamente á un duro español.