

La influencia francesa en Yunnan. Los intereses tras el ferrocarril (1885-1930)

El Tratado de Tianjin de 1885

La presencia francesa en Vietnam se remonta a la llegada de las primeras misiones jesuitas en el S XVI, bajo figuras como la de Alexander de Rhodes, que introducirá el alfabeto occidental, ligando la educación y la evangelización de la población local a la cultura francesa (Vu, 2012, 4). Sin embargo, las misiones no tenían una estructura administrativa vinculada al gobierno y la administración colonial francesa no se establecerá en Vietnam hasta 1858, tras el ataque de Napoleón III al puerto de Da-nang, iniciando una guerra que durará hasta el año 1862, cuando el Emperador Tu Duc cederá el sur de Vietnam creándose la colonia francesa de Cochinchina. Desde Cochinchina, durante los años setenta, Francia se anexionará los territorios de Camboya y Laos estableciendo protectorados en ambos. La última anexión en la zona vendrá después de la guerra contra China en 1885, consiguiendo ocupar el norte de Vietnam. De ese modo, el año 1887 se crea la colonia francesa de Indochina, formada por los territorios de Tonkin (norte de Vietnam), Annam (centro de Vietnam, donde residía la corte imperial), Laos, Camboya y Cochinchina (sur de Vietnam).

Después de la incorporación de Tonkín al final de la guerra sino-francesa (1884-1885), el gobierno francés negoció un acuerdo ventajoso en el Tratado de Tianjin. Consiguió el derecho de extraterritorialidad situando *concesiones francesas* bajo su soberanía (los edificios de ciudadanos franceses se consideraban territorio francés) en Shanghái y otras ciudades portuarias chinas, y a su vez, extendiendo su red de *Escuelas francesas*. En la zona fronteriza con Indochina, obtuvo la apertura comercial de ciudades en la frontera entre Tonkín y China (las ciudades de Mengzi, Manhao y Longzhou), en las provincias de Yunnan y Guangxi, dónde los ciudadanos franceses podían obtener la residencia de pleno derecho y una tributación reducida sobre sus actividades comerciales.

Para asegurar estos beneficios, el gobierno francés estableció consulados en las ciudades de Mengzi y Longzhou en 1889, que empezaron a enviar informes a sobre Yunnan a las autoridades francesas de Indochina. Desde estas ciudades, distintos equipos de ingenieros franceses realizaron exploraciones en Yunnan, Guangxi y Guangdong para las autoridades locales y las reservas mineras de la zona se revelaron importantes y con un alto margen de beneficio en la explotación.

La derrota china en la guerra sino-japonesa (1894-95) mostró la debilidad del gobierno de Pekín, evidenciando el distanciamiento con las provincias periféricas, aprovechado por los franceses para reforzar su influencia en la región. El nombramiento de Paul Doumer como Gobernador General

Dr. Dídac Cubeiro Rodríguez

Profesor asociado de Estudios de Asia Oriental (UAB), Consultor de Estudios de Asia Oriental (UOC), Colaborador del Observatorio de Filipinas (CSIC) y Grupo GRIMSE (UPF).

de Indochina (1897-1902), férreo defensor del imperialismo francés, inició una política decidida a extender los intereses franceses de Indochina al sur de China (Goodman, 2012, 135). Gracias a una serie de tratados y convenciones, el Gobierno francés consiguió ampliar sus derechos en ciudades fronterizas de las provincias chinas de Yunnan, Guangxi y Guangdong, obteniendo concesiones sobre el ferrocarril y derechos de explotación minera, así como un alquiler por 99 años sobre una pequeña porción de la provincia de Guangdong, la bahía de Guangzhouwan (en francés conocida como el *Territoire de Kouang-Tchéou-Wan*). Este territorio estaba formado por una salida al mar situada en la península de Leizhou y dos pequeñas islas, Donghai y Naozhou.

A finales del siglo XIX, Francia había conseguido establecer una esfera de influencia al norte de Indochina que podía ser una posible expansión de la colonia de Indochina en el caso de que China fuera dividida por las potencias occidentales pasando a formar parte de sus respectivos territorios coloniales. Para vertebrarla, la administración francesa vio en el ferrocarril el vínculo de su colonia con el sur de China, favoreciendo la penetración económica y la dominación política de la provincia de Yunnan.

La inversión occidental en China

A partir de 1890 las potencias occidentales reclamarán privilegios económicos y políticos a las autoridades chinas, que mantendrán nominalmente la soberanía nacional, muy debilitadas por las derrotas militares (Lee, 1989). En este sentido, la victoria japonesa en 1895 mostró que Japón era un poder a tener en cuenta en el nuevo escenario de Asia Oriental, dónde los imperios europeos tenían un poder naval y militar muy limitado, y Japón ejercía ahora un contrapunto en las decisiones sobre China.

A pesar de que históricamente se delimitan claramente las posiciones occidentales en China en ese período: los rusos en Manchuria, Alemania en Shantung, Gran Bretaña en el Bajo Yangtze y Francia en Yunnan, los intereses empresariales y económicos no eran coincidentes, y encontramos inversiones de las distintas naciones por toda China. Por otro lado, debemos tener en cuenta el creciente poder que a partir de 1905 tendrá Japón en el norte de China y la creciente posición comercial de Estados Unidos, con importantes intereses empresariales, tras la anexión de Filipinas en 1898, defensor de la apertura comercial de los puertos chinos y del mantenimiento de su independencia política.

El cambio de siglo será representativo por la expansión del ferrocarril y las líneas de vapor marítimas a nivel internacional, y Asia Oriental no fue una excepción. Los vehículos a motor llegarán a la región sobre 1910, y no serán inicialmente competencia para el ferrocarril, medio utilizado principalmente para el transporte de mercancías. En la década de 1890 el ferrocarril fue la forma de transporte más eficiente y rápida (Lee, 2004). Por tanto, las concesiones sobre las líneas ferroviarias, marcaran las políticas económicas coloniales en el sudeste asiático, aprobándose proyectos en Filipinas, las Indias Holandesas, Indochina y Birmania. En China no se había construido ninguna línea de ferrocarril importante a inicios de siglo XX, y se abrirá una lucha entre las administraciones occidentales por conseguir las concesiones de ferrocarril, explotaciones mineras y puertos de exportación.

De ese modo, la inversión extranjera creció rápidamente en China. El capital extranjero financió ferrocarriles, minas y compañías navieras y la banca de inversión se estableció en Shangai, como el

Hong Kong & Shanghai Banking Corporation inglés o la *Banque de l'Indochine* francesa, con delegaciones en Shangai, Cantón y Tianjin.

Con la construcción de ferrocarriles, China ofreció contratos de obras significativas para las empresas francesas que accedieron a ellos debido a su experiencia en proyectos similares en Indochina, impulsados a partir de 1898, por el Gobernador General Paul Doumer. Su gobierno dio un gran impulso a las infraestructuras, financiadas sobre tres fuentes de ingresos principales en Indochina: los monopolios sobre la sal y el alcohol, y el negocio de distribución del opio. La inversión pública se concentró en cuatro grandes proyectos: la creación de un sistema de regadío en las llanuras de Cochín, las obras de dragado y ampliación del puerto de Saigón, y especialmente dos proyectos ferroviarios: la línea de Yunnan, entre Kunming y el puerto de Haiphong, en el golfo de Tonkin, y la línea férrea del *Indochinoise*, cubriendo el trayecto entre Hanoi, la capital, y Saigón.

La experiencia ferroviaria en Indochina permitió el acceso a las concesiones en China, donde los empresarios franceses realizaron dos proyectos relevantes. En 1899, un grupo franco-belga, consiguió la concesión del ferrocarril entre Beijing y Hankow con una longitud de 1221 km, y años más tarde, en 1905, el proyecto del ferrocarril de Shangxi de 243 km finalizado en 1907.

Las concesiones ferroviarias otorgaban privilegios relacionados, tales como derechos sobre la explotación minera o contratos de arrendamiento de los puertos adonde llegaba el ferrocarril (Lee, 2004). A su vez, se permitían ciertos privilegios políticos, en particular subvenciones sobre un rendimiento mínimo en la inversión o privilegios como establecer puestos policiales, correos y telégrafos a lo largo de la vía (Cubeiro, 2011). El derecho a desplegar tropas extranjeras en los trazados ferroviarios consolidó sobre el terreno la posición de las potencias extranjeras en China, generando conflictividad social y una creciente aversión hacia lo extranjero.

El ferrocarril de Yunnan

En el caso de Yunnan, la región mantenía históricamente intercambios comerciales con Tonkin, al norte de Vietnam. La vertebración económica natural de ambos territorios seguía el curso del río Rojo, ofreciendo un acceso privilegiado desde el sur de China, hasta su desembocadura, una vez cruzado Hanoi, en el Golfo de Tonkin. A pesar de que el río Rojo es navegable en algunos tramos, la administración colonial francesa se centró en la construcción de un ferrocarril para comunicar ambas regiones y potenciar la economía de la colonia. El denominado ferrocarril de Indochina y del Yunnan o *Le chemin de fer Indochinoise*, fue la muestra más clara en el territorio interior de la presencia de la administración francesa, que se articulaba, en la mayor parte de sus variantes, desde la presencia policial hasta el correo postal, a partir de la comunicación ferroviaria.

En 1887, se creó una comisión interministerial de trabajo en Hanoi para proyectar las infraestructuras a las que daba acceso el Tratado de Tianjin, con el interés principal en el desarrollo del ferrocarril del río Rojo y su extensión a Yunnan. Ese mismo año, el Ministerio de Asuntos Exteriores francés envió una misión de estudio desde París, para preparar el proyecto de construcción del ferrocarril, bajo la dirección de dos expertos: Guillemoto, Jefe de Ingenieros de Puentes y Caminos, y Leclere, máximo responsable del Cuerpo de Ingenieros de Minas, para realizar un reconocimiento previo del ferrocarril a construir entre Tonkin y Yunnan, y realizar una exploración geológica y minera en ambas regiones, cuyos resultados resultaron muy alentadores.

Gracias a la favorable intercesión de las autoridades provinciales de Yunnan y a la posición francesa de respaldo a China frente a las ambiciones japonesas, Francia obtuvo la concesión final de la línea de ferrocarril hasta Yunnan. La cláusula de concesión se comunicó el día 09 de abril de 1898:

“El Gobierno chino concede al Gobierno francés o a la empresa francesa que este designe el derecho a construir un ferrocarril desde la frontera entre Tonkín y Yunnan, hasta la capital provincial. El gobierno chino no tiene más responsabilidad que proporcionar permisos de ocupación de la tierra por dónde discurrirá el trazado y sus dependencias.” (Rang Ri Park, 2004, 23)

El Contrato de concesión final fue firmado en Pekín por los representantes de ambos gobiernos, 29 de octubre de 1903. El acuerdo, como era habitual en las concesiones ferroviarias de la época (Cubeiro, 2011), preveía la devolución del ferrocarril a las autoridades chinas una vez finalizado el período de explotación, que se estableció en 80 años. Del mismo modo, se negoció un rendimiento mínimo de explotación, fijando un interés anual, generalmente del 8%, que no podía ser reclamado a la devolución de la infraestructura a las autoridades chinas a su vencimiento:

“El Gobierno chino, transcurridos 80 años, comenzará las negociaciones con el Gobierno francés para devolver el trazado y todas sus propiedades, sin alegar la devolución total de los costes de construcción del ferrocarril, o las garantías de los intereses pagados y gastos de cualquier naturaleza que puedan deberse a la vía férrea.” (Rang Ri Park, 2004, 23)

Es a través de estos dos documentos, los acuerdos de 1898 y el Contrato de concesión de 1903, dónde se definieron los derechos y obligaciones contractuales de cada parte y se permitió la construcción del ferrocarril de Yunnan a las autoridades francesas.

La línea ferroviaria tenía una extensión de 855 km y se construyó en seis años, iniciándose la construcción en 1904 hasta 1910, conectando la ciudad portuaria de Haiphong en Vietnam, hasta Kunming en Yunnan, China. La sección en el actual territorio chino tenía una extensión de 466 km, entre Kunming y Hekou, mientras que la sección en territorio vietnamita tenía una extensión de 389 km, entre Hekou y Haiphong.

Antes de unir por ferrocarril los valles de Yunnan con la costa, el tiempo medio de viaje hasta Haiphong (el puerto marítimo más cercano a Yunnan), era aproximadamente de 28 días: se debía viajar durante 16 días para cubrir 684 km en un vapor por la costa para luego navegar a través del Río Rojo hasta el puerto fluvial de Manhao y posteriormente iniciar la ruta terrestre durante 12 días en un trayecto de 312 km.

El ferrocarril se inauguró en 1910 en un primer tramo que cubría las ciudades de Jijie a Gejiu, el tramo inicialmente más rentable de la línea, ya que comunicaba las minas de estaño de Gejiu, las más grandes de China, con un puerto fluvial del río Rojo.

El ferrocarril y su conexión con el nuevo puerto de Haiphong pusieron en valor la fertilidad de las plantaciones de Tonkín, que aumentaron su producción y permitieron hacer rentables nuevas explotaciones mineras, además de agrupar y concentrar la población a lo largo de la vía. Hanói se consolidó como un centro económico regional, llegando su influencia a Kaipheng al norte, en Yunnan y a Saigón en el sur, en Cochín.

Indochina proporcionó a Francia una base privilegiada de las operaciones para el comercio con China (Rang Ri Park, 2004). Al norte la nueva conexión con Yunnan tenía un interés estratégico evidente, conectando el valle del río Rojo con el Golfo de Tonkín, enlazando al comercio marítimo hasta Hong Kong, Singapur y Shanghai, y al oeste, la frontera con Birmania permitía el acceso por tierra al Golfo de Bengala, ofreciendo otra vía para el comercio internacional (de hecho, la política exterior británica hizo un gran esfuerzo para conectar por ferrocarril Yunnan hasta Birmania, y ganar de ese modo una entrada al mercado chino).

La competencia Birmana

En 1885, Gran Bretaña conquistó el norte de Birmania y Francia conquistó Tonkín, en el norte de Vietnam, ambas regiones con acceso fronterizo a la provincia china de Yunnan. Su llegada a la frontera les permitió acuerdos con las autoridades chinas incluyendo concesiones para ferrocarriles que intentaban conectar la capital de Yunnan, Kaipheng, con el puerto británico de Rangún en el Golfo de Bengala y con el puerto francés de Haiphong, en el Golfo de Tonkín. Como se mostró 25 años después, con la inauguración del ferrocarril francés en 1910, los franceses tenían un trazado más corto y más adecuado para el ferrocarril, siguiendo el valle del río Rojo, mientras que los ingleses debían sortear los valles de los grandes ríos y la zona montañosa final.

Pero durante los años en los que el ferrocarril francés estaba en construcción, los británicos aceleraron su proyecto para llevar una línea ferroviaria uniendo Yunnan con la red de ferrocarril birmana, que iba desde Mandalay hasta el puerto de Rangún, la denominada *Yunnan-Burma Railway*. Para elaborar el proyecto de construcción ferroviario, enviaron a un equipo al mando de Davies, un oficial inglés que realizó varias expediciones a Yunnan entre 1894 y 1900 para trazar posibles rutas para conectar la región mediante ferrocarril con Birmania (Davies, 2010).

Se trataba de conseguir una concesión provincial en Yunnan para una empresa privada británica, de modo que posteriormente, aunque políticamente el territorio no perteneciera a la metrópoli, los beneficios de la explotación quedaban en manos de las multinacionales británicas. El proyecto inglés se proyectó posteriormente a la línea francesa, pero contaba a su favor con una red de puertos con más tráfico en Birmania, como el de Rangún, que permitían reducir el tiempo de transporte a Europa. La administración británica consiguió extender el ferrocarril que unía el puerto de Rangún con Mandalay hasta Lashio, cerca de la frontera china de Yunnan, en 1903, a la espera de conseguir una concesión de China para conectar con Kunming.

Las negociaciones por la concesión con las autoridades chinas fracasaron por la oposición francesa y su compromiso de conexión ferroviaria entre Hanoi con Saigón, un puerto internacional relevante, con conexiones a Singapur, Hong Kong, Shanghai y Europa, abriendo el comercio de Vietnam norte y Yunnan al comercio internacional. Una vez fallido el proyecto de acceder directamente a Yunnan, la administración británica barajó un acuerdo con los franceses para acceder al mercado chino:

“Si los franceses controlan la ruta más rápida y directa de ferrocarril hasta Yunnan, ¿porqué no unir nuestro ferrocarril de Mandalay en Birmania al suyo en Hanoi y de ese modo conectar India y China, favoreciendo el acceso de los textiles indios?” (Davies, 2010, 328).

Economía en Yunnan y principales exportaciones

De los estudios que realizaron los técnicos franceses y británicos sobre la economía de Yunnan, destaca su descripción de los principales productos de producción de la región, como es habitual en otros estudios contemporáneos, como en el caso de Filipinas, Tailandia, Birmania o las Indias Holandesas. Debemos tener en cuenta de que los técnicos franceses y británicos, no perseguían la idea actual de desarrollo regional y mejora de las condiciones de vida de la población local, sino que emitían informes, buscando aquellos productos con demanda de consumo en los mercados internacionales, que podían procesarse y aguantar los meses de trayecto marítimo. Debido a este hecho, solían centrarse en las exportaciones que ya se realizaban, como una muestra del potencial económico de la región (Cubeiro, 2011). En el caso de Yunnan, las principales exportaciones eran en minería, las extracciones de cobre, plata, hierro y estaño y a nivel agrícola las plantaciones de opio. Sobre la minería, las empresas occidentales no tenían acceso a las explotaciones de cobre y plata, que estaban bajo control estatal:

“El mineral más importante es el cobre, no sólo por la cantidad de explotaciones que hay en la región, sino porque el *ch'ien* o la moneda de uso común en toda China es de este metal. También hay minas de plata, pero del mismo modo que con el cobre, se usa para acuñar *taels*, utilizados en toda China. Las producciones de cobre y plata están controladas por el gobierno chino.” (Davies, 2010, 313).

Por tanto, las explotaciones mineras en Yunnan a las que podían acceder los franceses se limitaban a las concesiones mineras en explotaciones de hierro y estaño. El hierro era un metal muy común y no tenía sentido importarlo por los sobrecostos de transporte, por tanto, los franceses se centraron en la explotación del estaño, colaborando con la administración provincial de Yunnan para su explotación.

Sobre el opio, uno de las grandes fuentes de ingresos en Yunnan con grandes plantaciones, fue un negocio que desarrolló la agricultura de la zona generando financiación para el gobierno provincial y para la industria local y las minas. Por otro lado, el opio de Yunnan era de gran calidad y muy apreciado en la zona:

“La principal producción agrícola es el opio y se vende en muchas otras regiones de China, así como en Birmania y en Indochina. El opio de Yunnan es considerado de muy buena calidad y muy suave, más valorado que el opio indio.” (Davies, 2010, 317).

A mi entender, el control del comercio del opio fue una de las principales razones, sino la principal, que explican el bloqueo de la administración china ante la conexión ferroviaria británica con Birmania. De este modo bloqueaban la entrada de opio indio en China por el interior y favorecían la exportación del opio de Yunnan hacia territorio francés.

Las redes de distribución de opio

El cultivo de opio fue uno de los ingresos principales en todas las colonias del sudeste asiático. Durante más de un siglo, los ingresos procedentes de la venta de opio a los habitantes locales, proporcionaban entre el 40 % y el 60% del presupuesto colonial francés (Brook, Tadashi, 2000, 82). El

consumo de *chandu* (opio preparado para fumar) durante las largas jornadas laborales en las minas o en las plantaciones permitían sobrellevar el calor, la humedad y la dureza del trabajo diario. Un comerciante inglés de Singapur, John Anderson, hablaba de

“mineros chinos en las minas de estaño de Gejiu trabajando con energía y resistencia durante largas horas y mostrando buena salud (...) He visto a chinos después de trabajar en la mina semidesnudos, con barro hasta las rodillas durante horas, parar un rato para comer, fumar opio y volver al trabajo de nuevo, sin aparentes perjuicios para su salud” (The Royal Commission on Opium, 2003, 175).

La introducción del opio en la cultura popular provenía de su uso medicinal, el opio se utilizaba para cortar las diarreas en la disentería y el cólera, y para bajar la fiebre en la malaria, el dengue y el tífus. Uno de los médicos franceses de la época, lo describe así:

“El opio constituye una preciada medicación para las numerosas enfermedades que encontramos en el Extremo Oriente. Es a la vez estimulante y relajante, así como un buen analgésico y con la propiedad de adormecer y ayudar a conciliar el sueño. En Saigón, los occidentales lo usan como remedio para combatir las continuas intoxicaciones intestinales, o la *cochinchinette*, provocadas por el alto contenido de plomo en el agua que se consume.” (Dumarest, 1938, 32).

El opio sólo era una cura aparente a la enfermedad, que enmascaraba los síntomas y permitía al individuo seguir con su rutina diaria mientras avanzaba la enfermedad. En aquella época un consumidor de opio gastaba el doble de dinero en *chandu* que en arroz, su sustento principal. Entre las clases bajas proliferaba el consumo de escoria o de los restos del primer consumo de terceros, que revendían los fumaderos de opio a bajo precio.

La mortalidad en las minas era muy elevada. Smyth, un ingeniero inglés que trabajó para el gobierno de Siam, estimaba que la mortandad en las minas era del 60% anual, principalmente debido a las epidemias, fiebres y disentería (Smyth 1898, 20). La preocupación de los empresarios era que al aparecer una epidemia, los trabajadores huían y dejaban su puesto de trabajo. Era habitual para retenerlos que se parara la explotación un día, se despidiera a los enfermos y se diera opio y alcohol gratis aquella noche para el resto. La rentabilidad de la explotación minera estaba asociada al consumo corriente de sus trabajadores, que compraban en la explotación alcohol, opio y comida, aparte de otros gastos comunes como el juego y la prostitución.

Los métodos de gravamen sobre el opio variaban de una colonia a otra, ya fuera estableciendo impuestos sobre el comercio, o gravando los terrenos de cultivo, o la producción. Los talleres de transformación y venta estaban controlados por la administración en forma de monopolio y se debían adquirir licencias para abrir tiendas de venta al público o para abrir fumaderos, locales provistos con divanes para los fumadores que debían pagar una licencia mensual a la administración. Rápidamente, por todo el sudeste asiático, el negocio del consumo de opio, llamado *chandu* una vez procesado para fumar, quedó bajo el control de empresarios chinos, vinculados a sociedades secretas locales o tríadas, y favoreciendo el crecimiento de las plantaciones de opio en Sichuan y sobre todo en Yunnan quedando todo el negocio bajo su control. Las administraciones coloniales respondieron a este control integrando policías secretos e informadores en estas redes, para prevenir el contrabando de opio que llegaba a los fumaderos sin haber pagado impuestos en la aduana. Estos informadores tenían mucho margen de actuación y poder y en muchas ocasiones crearon a su

vez redes paralelas corruptas al margen de la administración en connivencia con las mafias locales. Era habitual que el propietario de un fumadero pagara parte de sus beneficios a la organización o *kongsi*, parte a los informadores o *chintengs* y la licencia mensual a la administración. A pesar de todos estos pagos, estos empresarios generarán grandes beneficios y serán ricos, poderosos y respetados en las distintas sociedades del Sudeste Asiático. Muchas de estas organizaciones tendrán cuerpos informales de policía propia y la administración local llegará a dejar en sus manos el control de determinados barrios mientras se mantenga la paz social, como sucedió en los casos de Hong Kong, Singapur, Manila y Saigón (Brook, Tadashi, 2000).

En Indochina, las plantaciones de opio se concentraban en Cochin, la región del actual sur de Vietnam, con un elevado consumo local, generando el 30% del ingreso total de la colonia entre 1861 y 1882. En el caso de Tonkín, al norte de Indochina, históricamente había consumido opio procedente de China, principalmente de las provincias de Sichuan y del vecino Yunnan, de mejor calidad.

La minería de estaño en Yunnan

Las minas de estaño situadas en Gejiu eran una gran fuente de beneficios, y se encontraban cerca de la frontera francesa en el sudeste de Yunnan, siendo de especial interés económico para las autoridades extranjeras y provinciales. El comercio del estaño, había pasado históricamente a lo largo de una ruta fluvial a través de Vietnam hasta la costa. Durante las primeras décadas de la ocupación francesa del norte de Vietnam, antes de la construcción del ferrocarril, los funcionarios coloniales franceses controlaron el comercio del estaño que se transportaba por el Río Rojo, gravándolo y mermando los beneficios de las áreas productoras. En la década de 1930, sin embargo, crecerá la resistencia en Yunnan, encabezada por el gobernador provincial Long Yun, que a través de su asesor económico Miao Yuntai, tendrá éxito en socavar parcialmente el control francés sobre el comercio de estaño y desviar recursos a la provincia para afianzar su posición militar y económica.

La región de las minas de estaño de Gejiu, a 40 km de la línea del ferrocarril, fue un punto clave en la competencia económica provincial y extranjera. Las minas de estaño de Gejiu eran la explotación minera más productiva de China. Los intereses políticos y comerciales franceses intensificaron su lucha por el control del comercio de estaño. El ferrocarril fue fundamental, ya que aparte de reducir el tiempo de transporte y propiciar un transporte seguro, eliminaba la red de pequeños intermediarios y ponía en manos de la administración francesa los beneficios de la operativa comercial. De ese modo sólo había un interlocutor, auspiciado por la administración, en la compra en las minas de Yunnan que controlaba toda la cadena de precios. Las exportaciones se incrementaron debido a la proximidad a las vías del tren y al acceso a una demanda que ahora era internacional, con destinos más allá de la región.

El control francés sobre el ferrocarril de Yunnan

En la década de 1890, las ambiciones imperialistas francesas en China meridional cristalizaron al aprobarse un plan para construir un ferrocarril que unía el puerto de la Indochina francesa de Haiphong con la capital provincial de Yunnan, Kunming, en China. Las principales motivaciones para la construcción de la vía férrea fueron la penetración económica y un intento de dominación política en el suroeste de China. Los funcionarios coloniales franceses, incluyendo al gobernador general de

Indochina Paul Doumer, defendieron la dominación política y la eventual anexión de Yunnan, aunque oficialmente, el Ministerio de Asuntos Exteriores francés se opuso a las ambiciones de Doumer, tratando de preservar la integridad política de China, y posicionándose por la formación de una esfera económica de influencia en Yunnan con extensión a la vecina provincia de Sichuan. La política exterior oficial marcada desde París finalmente prevaleció y el ferrocarril de Yunnan fue construido, iniciándose las obras en 1906 hasta 1910, para extender el control económico francés y establecer un dominio absoluto sobre el desarrollo económico de la provincia de Yunnan.

Antes de 1910, el comercio y el transporte desde Yunnan se limitaba a caravanas de mulas que transportaban mercancías entre Yunnan y las provincias chinas vecinas y las posesiones coloniales de Gran Bretaña y Francia en el sureste de Asia. Las comunicaciones eran un inconveniente: los productos se enviaban a Hekou, en la frontera vietnamita por barco, transfiriéndose en pequeñas embarcaciones hasta Manhao, para luego recorrer 60 km por animal de carga hasta Mengzi. La ruta comercial a través de la Indochina francesa se impuso a las otras alternativas con la apertura de la vía férrea. Con la llegada del ferrocarril, el viaje entre Kunming y Haiphong requería tan sólo de dos a tres días, en un trayecto que había durado previamente semanas. Una vez en el puerto de Haiphong, el trayecto hasta Hong Kong era de seis o siete días en barco y cuatro o cinco días más hasta Shanghai (McGrath, 2003). Yunnan quedó conectada repentinamente a los centros económicos de China y a partir de estos a los principales puertos del comercio internacional en Asia oriental. Así, el ferrocarril de Yunnan se convirtió en la principal arteria del transporte comercial fuera de la provincia y presagiaba la apertura de Yunnan a un próspero comercio internacional.

Una vez terminada la construcción del ferrocarril, en 1910, la administración colonial y los intereses comerciales franceses mantuvieron un control casi total de la vía férrea y de sus operaciones comerciales. Las autoridades francesas establecieron arbitrariamente fletes, comisiones aplicadas unilateralmente y las tarifas de pasajeros se plantearon sin tener en cuenta la posición o las preocupaciones de las autoridades de Yunnan. Las mercancías procedentes de Yunnan fueron objeto de controles aduaneros al entrar en Indochina favoreciendo a los bienes producidos por empresarios franceses, aplicándose impuestos a todos los bienes, incluso a aquellos que simplemente pasaban a través de la colonia para embarcarse en Haiphong.

La Compagnie Francaise des Chemins de Fer de L'Indo-Chine et du Yunnan, compañía concesionaria del ferrocarril, y el Gobierno de Indochina trabajaron juntos para apoyar las ventas francesas en Yunnan y obstaculizaron activamente los intereses comerciales extranjeros en Yunnan especialmente en el caso de británicos y estadounidenses. A través de tácticas de aumento de tarifas por uso de *transportes especiales* se incrementaban los costes de los productos foráneos, o estos quedaban almacenados durante largos períodos alegando trámites de inspección aduanera o administrativos. La parálisis administrativa llegó a afectar el transporte habitual de las operaciones comerciales, hasta el punto de parar productos en Hanoi durante meses a la espera de que llegara una alternativa fabricada en Francia, forzando la cancelación del pedido, o la aceptación de un sobrecoste desorbitado para liberar la carga y enviarla a su destino. Esta actitud proteccionista favoreció que los productos franceses dominaran el mercado de Yunnan y se estima que las empresas francesas controlaban directamente el 60% de todo el comercio de la provincia china en ese período (McGrath, 2003).

La conexión al mercado internacional

La apertura del ferrocarril a los mercados internacionales tuvo un impacto inmediato en la extracción de estaño de las minas de Gejiu. Antes de la apertura de la vía férrea, la exportación anual de estaño de Gejiu nunca superó las 4.000 toneladas, y de estas, aproximadamente el 80% salían por la aduana de Mengzi, situada en la frontera con la Indochina francesa. Una vez abierto la estación de carga del ferrocarril en Mengzi, en 1909, conectando la ciudad con las minas de estaño de Gejiu, las exportaciones de estaño aumentaron el primer año hasta las 4.743 toneladas y superaron las 6.000 toneladas al año siguiente. A partir de ese momento se produjo un crecimiento en la producción y las exportaciones de estaño representaron más del 90% del valor total de las exportaciones anuales a través de Mengzi. En términos de valor, las exportaciones de estaño rondaban los seis millones de *taels* de plata en los primeros dos años de operación del ferrocarril y superaron los diez millones de *taels* de plata en los años siguientes hasta 1918 (McGrath, 2003). Estos registros son una clara muestra de que la llegada del ferrocarril a Yunnan impulsó la economía provincial y contribuyó a la expansión del comercio del estaño de Gejiu.

La banca francesa, encabezada por el Banco de Indochina (*Banque de l'Indo - Chine*), fue muy activa en el comercio del estaño de Gejiu. El banco fue un importante prestamista financiando las ventas de estaño. La banca francesa ponía a disposición de las fundiciones y de los comerciantes de Yunnan, un servicio de cambio de divisas y crédito para la inversión y financiación de las ventas (8) el negocio llegó a ser de tal magnitud, que el Banco de Indochina abrió una sucursal en Mengzi en 1888 para gestionarlo, beneficiándose de la expansión y del desarrollo del comercio de estaño. Mengzi fue un importante centro comercial entre Tonkin y Yunnan y en 1889 la ciudad se abrió al comercio exterior como uno de los Puertos Abiertos a favor de Francia. Los intercambios comerciales se sustentaban en monopolios controlados por la administración de uno y otro lado de la frontera, hacia Indochina principalmente salían estaño y opio, y hacia Yunnan principalmente textiles (algodón) y tabaco. La importancia de Mengzi entró en declive con la construcción de la vía férrea francesa desde Haiphong a Kunming, con el último tramo inaugurado en 1910. Mengzi quedó desconectada de la línea férrea hasta 1915, cuando se construyó un ramal conectando la ciudad con las minas de estaño de Gejiu.

Además de tener una posición dominante en el negocio, las casas de comercio y la banca francesa especulaban con el precio del estaño, obteniendo un beneficio adicional al que conseguían mediante la operativa comercial. Gracias al control que ejercían sobre el ferrocarril, la empresa ferroviaria podía reducir de forma efectiva las exportaciones de estaño, controlando la disponibilidad de vagones de ferrocarril necesarios para mover grandes envíos de placas de estaño, y podía influir en la disponibilidad de almacenaje en los muelles de Haiphong reduciendo de ese modo la disponibilidad de estaño en el mercado y aumentando los precios de venta, y como consecuencia, sus beneficios.

La creciente autonomía de Yunnan

A medida que el ferrocarril facilitó la dominación francesa comercial en Yunnan, el gobierno provincial intentó aprovechar la nueva conexión con el comercio internacional para modernizar la industria de estaño. El gobernador de Yunnan Long Yun y su asesor económico Miao Yuntai se esforzaron en asegurar su control sobre los contratos de explotación minera a cambio de modernizar la industria del estaño, dotando de ingresos a las arcas provinciales y situando a la provincia en una

situación de independencia financiera respecto al gobierno central chino. Durante la era de los Señores de la guerra (1916-1926) y el período Nacionalista (1927-1937), gobernadores provinciales, más comúnmente conocidos como Señores de la guerra, trataron de mantener un cierto grado de autonomía respecto a otras provincias chinas, así como del gobierno central. En Yunnan, el gobernador provincial Long Yun gobernó la provincia desde 1928 hasta 1946, después de derrocar levantamientos militares de rivales en el propio Yunnan y tras reorganizar el ejército provincial tras la guerra de 1925 entre las facciones de las provincias de Yunnan y Guangxi por el control del Partido Nacionalista Chino (Guerra entre la Camarilla de Yunnan y la Camarilla de Guangxi tras la muerte de Sun Yat Sen en 1925). Durante el mandato de Long Yun como gobernador provincial, comprometió públicamente su lealtad al Gobierno nacionalista de Chiang Kai-shek. Sin embargo, Chiang, fomentó su poder en las provincias del este y centro de China, de mayor riqueza, y tuvo poca influencia las regiones periféricas. Yunnan no fue la excepción: Long Yun mantuvo siempre una cierta autonomía del gobierno central y evitó que Chiang interfiriera en los asuntos provinciales, cerrando directamente acuerdos comerciales con autoridades extranjeras, como sucedió en el caso de la Indochina francesa o la Birmania británica. El mejor modo de mantener la autonomía provincial fue el control y explotación de los recursos económicos. Para ello, Long y Miao se centraron en el desarrollo de la industria minera provincial en general y de la minería y fundición de estaño de Gejiu, en particular (Wright, 2000, 716).

A partir de la década de 1910, el gobierno provincial de Yunnan se aventuró a desarrollar de forma independiente los recursos minerales de la provincia y la reforma de la industria minera, empezando por el valioso comercio del estaño Gejiu. El hombre responsable de esbozar un principio y, finalmente, llevar a cabo esta reestructuración era Miao Yuntai. Fue seleccionado para este importante papel a causa de su formación profesional. Miao había estudiado en los Estados Unidos y se graduó de la Universidad de Minnesota, con un grado en la minería. Después de graduarse, regresó a Yunnan en 1919 y fue nombrado como ingeniero jefe en la Minería de Estaño de Yunnan. Su objetivo fue modernizar la industria minera del estaño para conseguir placas de mayor pureza que pudieran venderse directamente en los mercados de Hong Kong, Londres y Nueva York, sin necesitar de los refinadores que actualmente se situaban en Hong Kong y se llevaban buena parte del margen comercial.

En 1921, como Director de la Empresa de estaño de Yunnan, Miao Yuntai elaboró un plan para reorganizar y reformar el sector de la minería de estaño en la provincia. Pretendía modernizar la industria y debilitar el dominio francés ejerciendo la autoridad provincial como contrapoder. Sin embargo, los franceses controlaban el ferrocarril, vía de las exportaciones de estaño hacia los mercados internacionales. Miao intentó reconducir las ambiciones imperialistas francesas junto con sus intereses: el ferrocarril francés podría servir al desarrollo económico de Yunnan y de Indochina y dotar de ingresos a la provincia para preservar su autonomía respecto al poder central.

Con respecto a la cuestión de transporte, Miao no tenía remedio práctico. Reconoció la importancia de la vía férrea y necesitaba el servicio ferroviario para exportar las placas de estaño y situarlas en los mercados internacionales a través de los puertos franceses.

Las reformas de Miao modificaron de manera fundamental la posición de Yunnan en el mercado internacional del estaño y mejoraron sustancialmente los ingresos de la provincia a partir de 1930. El Gobierno provincial de Long Yun mejoró su capacidad de seguir siendo independiente del gobierno nacionalista de Chiang Kai-shek. Los ingresos procedentes de la minería lograron moderar el dominio económico que los franceses habían conseguido en Yunnan al finalizar la construcción del

ferrocarril de Yunnan. El ferrocarril fue un enlace seguro, fuera del control del gobierno chino, para garantizar los ingresos del gobierno militar de la provincia de Yunnan.

Bibliografía

- Brook, Timothy, and Tadashi, Wakabayashi. 2000. *Opium regimes: China, Britain, and Japan, 1839-1952*. Berkeley: University of California Press.
- Cubeiro, Dídac. 2011. *Comunicacions i desenvolupament a Filipines: de l'administració espanyola a la nord-americana (1875-1935)*. Barcelona: Universitat Pompeu Fabra.
- Davies, Henry Rodolph. 2010. *Yün-nan: the link between India and the Yangtze*. Cambridge, Eng: Cambridge University Press.
- Dumarest, Jacques. 1938. *Les monopoles de l'opium et du sel en Indochine*. Lyon: Bosc Frères M. & L. Riou.
- Goodman, Bryna. 2012. *Twentieth-century colonialism and China: localities, the everyday and the world*. Milton Park, Abingdon: Routledge.
- Langer, William L. 1951. *The diplomacy of imperialism, 1890-1902*. New York: Knopf.
- Lee, Robert. 1989. *France and the Exploitation of China, 1885-1901: a study in economic imperialism*, Hong Kong: Oxford University Press.
- 2004. *French finance and railway construction in north of China, 1895-1905*. Sydney: University of Western Australia.
- McGrath, Thomas E.. 2003. Subverting the Stranglehold: The Gejiu Tin Trade and Yunnan militarists' efforts to mitigate French economic dominance via the Yunnan Railway, 1910-1937." Columbus: *Ohio Academy of History Proceedings*.
- Smyth, H. Warington. 1898. *Five years in Siam, from 1891 to 1896*. London: J. Murray.
- The Royal Commission on Opium, 1893-1895: first report of the Royal Commission on Opium with minutes of evidence and appendices*. 2003. London: Ganesha Pub.
- Vu, Milkie. 2012. *Examining the Social Impacts of French Education Reforms in Tonkin, Indochina (1906-1938)*. Boston: Student Pulse Academic Journal.
- Wright, Tim. 2000. Distant Thunder: The Regional Economies of Southwest China and the Impact of the Great Depression. *Modern Asian Studies* 34: 716-718.