

## Los ferrocarriles en China

*por el P. Gaudencio Castrillo.*

Al constituirse la colonia mercantil europea en el puerto de Shanghai, nació la idea de introducir con el comercio y la industria la cultura y nuevas ideas que arrancasen de la inacción al pueblo chino, tan pegado a sus costumbres y tradiciones seculares. De esa tendencia por la regeneración de China, partió poco después el aventurado proyecto de ayudar al gobierno manchú a restablecer el orden en el Celeste Imperio, turbado por la famosísima revolución de los Taipings, y sin cuya protección hubiera volcado el trono ocupado por los tártaros. La política europea fracasó una vez más, y las esperanzas concebidas en el auxilio prestado por Gordon se frustraron ante la tenacidad de los gobernantes chinos. Pasada la tempestad y el miedo, que inspiró a la corte de Peking Hung (jefe de los Taipings) con todo su ejército, ésta se hizo la desentendida y siguió acariciando sus antiguos ideales, desdeñando tanto o más que antes a los europeos, que trataban de implantar con el comercio la civilización y la cultura.

Verdad es que la gloria del verdadero progreso en China está vinculada a la actividad desplegada por los misioneros, que con sus colegios, escuelas, orfanotrofos y evangelización, han abierto la brecha por donde se había de infiltrar la savia, fuerte y vigorosa, que regenerase la sociedad, comunicándola ese movimiento de avance evolutivo hacia los grandes ideales. A los misioneros ha seguido el comercio, y ambos han traído como de la mano a la diplomacia de los países civilizados; tres factores que se reintegran y cuya finalidad tiende al mejoramiento del pueblo chino en sus costumbres morales y materiales.

Los adelantos se imponen por grado o por fuerza; sólo se necesita tiempo para que germine, crezca y se desarrolle la buena semilla depositada en el surco. Por eso, ya no volverán a repetirse las escenas antiguas, en que los virreyes y altos funcionarios públicos acojan con adversión los nuevos adelantos, sacrificando cuantiosas sumas de dinero para darse la satisfacción de aniquilar esos progresos a la misma vista de sus autores, como sucedió con el primer tren que los ingleses hicieron circular entre Shanghai y Woosung, 30/6/1876. No llevaba año y medio de existencia tal empresa, cuando se le ocurrió al gobierno de Peking hacerla suya, no para explotar a beneficio propio, ni del pueblo, semejante negocio, sino para hacer ver a los europeos que China se oponía con todas sus fuerzas y por todos los medios a que entrase por sus puertas la civilización de Europa. ¡Y vaya si lo demostraron! Dió ocasión a esta manifestación el accidente desgraciado de arrollar el tren a un chino, que de propósito se tendió en medio de la línea al pasar el tren. El asunto se llevó a Peking, e intervino el ministro inglés, Mr. Thomas Wade, quien por primera providencia ordenó cesase la circulación de los trenes hasta que él arreglase el asunto con el Waiwupu. Resuelto poco después el problema vendiendo la vía férrea al gobierno de Peking, tan pronto como se comunicó el resultado definitivo de la contienda, comenzaron los chinos a arrancar los rieles, los cuales, con todo el otro material, fueron transportados a la isla de Formosa, haciendo ver a las empresas europeas, con cínico desdén y soberano desprecio, la ninguna estima, el absoluto aborrecimiento que sentían los naturales por las cosas y personas extrañas.

Un año antes de este suceso destruyeron los chinos la línea telegráfica, que una agencia particular había colocado de Woosung a Shanghai.

Ya antes, en 1862, la pequeña colonia europea trató de formar un sindicato para el tendido de una línea férrea entre Shanghai y Soochow; pero no se llegó a formalizar por las dificultades que encontraron en las autoridades del país. El ilustre político Si Hung Chang era en aquel entonces gobernador de Kiangsu. Sabido es que el distrito de Wusih, cerca de Soochow, es uno de los centros más prósperos en la sericultura, y como el comercio entre China y Europa en aquel tiempo estaba cir-

cunscrito a la seda, al té y al alcanfor, quisieron los europeos ponerse en contacto con los productores de la seda, a fin de obtener muchas más ventajas que obtenían en el mercado de Shanghai; a esto se dirigían los esfuerzos de conseguir el trazado de esa vía férrea, que no pasó a ser una realidad. Cierto que entonces no era la mejor ocasión para tratar asunto de esta naturaleza por estar el Imperio ocupado en pacificar la rebelión de los Taipings, y Soochow y Wusih tan pronto se hallaban en manos de los rebeldes, como en manos de los imperialistas.

No han sido estas las únicas manifestaciones de oposición de los chinos al progreso moderno, pero sí han sido las más significadas. La dinastía mandchú poco o nada hizo por ponerse en contacto de la civilización de Occidente y elevar a sus súbditos a la categoría de pueblo civilizado, como lo ha hecho el Japón últimamente. De ahí que el chino naturalmente se opusiese a toda novedad, viniese de donde viniese, sin atender a la bondad, necesidad, utilidad o conveniencia de la misma. Claro está que el tiempo, que siempre está de parte de los que saben esperar, se ha encargado de suavizar asperezas, y poco a poco han ido entrando las ideas de la renovación y adelantamiento, adaptándose insensiblemente al carácter y modo de ser del chino, conservador y reaccionario por naturaleza, educación y estudio.

Los ferrocarriles no tomaron carta de naturaleza en China, se puede decir, hasta después de los boxers, 1900, aunque a los seis años del famoso alarde de oposición, 1883, volvieron a traer de Formosa a Shanghai los restos que quedaban del primer tren en China. A principios de 1889 comenzó a circular el tren en la línea Tientsing a Tongku, ocurriendo una tremenda catástrofe (25 Marzo), en la que perecieron un europeo y nueve chinos. En Agosto del mismo año la corte de Peking extendió el decreto imperial autorizando el gran tendido de ferrocarriles en el Celeste Imperio, pero nada se hizo de positivo hasta dos años después, en que el gobierno chino y los capitalistas ingleses y alemanes firmaron el contrato de construcción de la línea de Tientsing a Chen Kiang.

La línea de Tientsing al puente de Lokaw, cerca de Peking, fué autorizada en 6 de Diciembre de 1895, lo mismo que la de Lokaw a Haukow, siempre que esta última se llevara a cabo

con capital chino. Condición imposible de cumplir por lo escamados que están ya comerciantes y pudientes de China al poner dinero en manos del gobierno de su nación. Se puede tener por axiomático, en cualquier empresa de magnitud que se quiera dejar para las calendas grecas, que el mejor medio es ponerla a merced de los chinos. No porque éstos no la puedan llevar a cabo, sino por la desconfianza que tienen entre sí en poner uno en manos de otro su paisano el capital necesario para la ejecución. Ejemplo de excepción nos están dando con la línea de Canton a Hankow concedida a un Sindicato americano «The China development C.º» en 1899 y comprada por los chinos en 1905 en § 6.750.000, en la que tendrán poco más de lo que les dejaron hecho los americanos ¡eso que han pasado unos nueve años! No se comprende la oposición sistemática que hacen al desenvolvimiento de cualquier empresa; se parecen en esto al perro del hortelano, que ni come las berzas ni las deja comer. El gobierno, acostumbrado ya a esta clase de protestas, hace lo que tiene por conveniente, sin atender a las alharacas y amenazas de esos patriotas. Sólo las utiliza cuando se ve estrechado por las exigencias de los extraños.

En el mismo año de 1889, para evitar ingerencias y rozamientos entre Inglaterra y Rusia, se llegó a un acuerdo, firmado el 28 de Abril en San Petersburgo, en el que Rusia deja a Inglaterra libre acción en los ferrocarriles que se hayan de construir en el valle de Yangtze, y ésta por su parte concede idénticos derechos a Rusia en la Mandchuria. Sin embargo de este acuerdo, se suscitaron en 1901 serias disputas entre ambas naciones con motivo de la línea férrea de Tientsing; pero pronto quedaron solucionadas.

El movimiento boxer, que puso en conmoción a todo el Imperio, 1909, retrasó las empresas ferroviarias, como paralizó también todo el comercio. Repuesta China del susto, volvió a encauzar sus tendencias hacia el progreso material con que la brindaba Europa, pero siempre con los temores y sobrecogimientos característicos en ella, de los que no puede o no quiere deshacerse a pesar del contacto frecuente que viene teniendo con los países civilizados. Semejante conducta la ha hecho dar más de un traspíes y recoger velas cuando debía navegar viento en popa. La política seguida por China, no está clara ni bien definida; parece que se complace en caminar por sendas tortuo-

sas y enmarañadas, y es que encuentra escabrosidades y obstáculos aun en lo más obvio y natural. Nace esto de la desconfianza que tiene en sí y pone en los otros, en quien no ve más que enemigos y de quienes no espera más que falsía y engaño. Con semejantes pesimismo no se va más que al desquiciamiento y bancarrota nacionales. Siga siquiera el sabio consejo del célebre Chang Chih Tung y acoja con buena voluntad y entusiasmo los adelantos modernos, aunque no sea más que para hacerse grande y poderosa. Hasta ahora no parece ser que haya salido de esa indecisión y perplejidad que siempre ha demostrado, y bien podemos afirmar, sin temor de ser desmentidos, que lo hecho por el progreso de China ha sido impuesto a viva fuerza por las naciones civilizadas y los adelantos modernos. No obstante las empresas de alguna importancia con que cuenta hoy el país, debidas a los europeos, y las obras, cuyas concesiones sacó la diplomacia en buena lid, teniendo que romper más de una lanza contra la oposición y repugnancia del gobierno Chino, sin embargo, éste no cambió de rumbo, ni admite otras orientaciones que las trazadas de antemano por la reacción y estacionamiento.

Así es que todas las concesiones del gobierno Chino a los gobiernos de Europa llevan el sello de la incertidumbre y desasosiego. No se ven esos rasgos espontáneos y naturales que engrandecen las obras aún más pequeñas. La ratificación se hace después de muchos escamoteos que evidencian, si no la mala fé, la poca seguridad con que obran los estadistas que rigen los destinos de esta gran nación.

La inquina de los boxers contra los europeos y sus obras la exteriorizaron en la destrucción del ferrocarril de Paotingfu; en la destrucción de los almacenes de Yéngtai, de donde se tuvieron que retirar los ingenieros europeos, y más tarde en el ataque a la estación del ferrocarril de Tientsin, que abandonaron con grandes pérdidas (4 de Julio de 1900.)

Normalizada la situación, China entró de lleno en la explotación de las vías férreas, 1902, autorizando a los alemanes para que abriesen la línea de Shantung que comunicase Tsingtao con Weihsieu; concediendo a los portugueses el tendido de otra entre Cantón y Macao; nacionalizando la línea de Newchwang, que estaba en manos de los rusos, y la de Seking a Shanhaiknaw, que era de los ingleses. La misma emperatriz

viuda, la famosísima Tz'e-Hsi, ordenó se construyeran las 25 millas que separan a Paotingfu de las tumbas imperiales del Oeste. Pero al mismo tiempo que comenzaba este entusiasmo por extender las vías de comunicación, se encendía en el ánimo de los entonces radicales el deseo de «recobrar los derechos de soberanía», entorpeciendo así la marcha lenta, sí, pero segura del engrandecimiento del Imperio Celeste. Este engrandecimiento se tenía que operar por los europeos y con los europeos; pero los radicales de entonces, conservadores ahora, todo lo quieren para sí, e ignoran o aparentan ignorar que los medios de que disponen son pocos y de muy dudosa aplicación. Los chinos progresistas de entonces, como los intelectuales de ahora, han creído que con abordar todos los problemas en confusión, la resolución de éstos no se haría esperar, sin atender a los medios ni a las personas que forzosamente han de intervenir. Se ha dicho con sobrada razón: «quien mucho abarca poco aprieta.» Haciendo honor a la justicia y a la verdad, en pocas ocasiones habrá tenido aplicación tan práctica el pequeño evangelio como en la presente.

En 1905 comienza el tendido de la línea de Shanghi a Nanking; tiene lugar la ceremonia oficial de la apertura del tren de Seoul (Corea) a Fusan; cruza la locomotora el puente soberbio que levantaron los belgas sobre el río amarillo; se pone en circulación el Chan-Han hasta dicho río, y el tren de Shanghai a Nanzhang. Al año siguiente, 1906, nada de nuevo aparece en la escena, a excepción de la apertura de las secciones de Sanghai-Soochow-Wusih y las de Peking a Kalgan; en cambio, en 31 de Marzo de 1907, Francia manda tropas de la Indochina a Mengtsze para exigir al gobierno manchú la concesión de la línea de Pakhoi a Nanking; se abre al tráfico la línea de Kaifengfu a Chengchow, y se nacionalizan las líneas de Mukden a Hsinmingtun y de Peking a Hankow.

De más actividad y preponderancia para las vías férreas es el año de 1908. Se abren al tráfico el tren de Hsinming-Kuantung; de Ningyang en la misma provincia que el anterior; de Shanghai a Nanking, Kiangsu; de Kwangchengtsze a Tairen; la sección alemana de Tientsin a Pukow; Peking a Mukden y Chengchow a Ibsianfu. Con motivo del empréstito concedido por el Banco Hongkong Shanghai a la Compañía explotadora del ferrocarril de Chekiang, los chinos intentan el *boicottage*.

La policía de Shanghai arresta a Yin-ko-chang, alma y sostén de este movimiento, movimiento que felizmente no fué secundado.

Y para evitar los rozamientos que en la parte sur de Mandchuria con los trenes en circulación pudieran surgir entre chinos y japoneses, se forma un Sindicato para la administración de los ferrocarriles, convenio que fué ratificado en Tokio en 27 de Noviembre del mismo año. Sin embargo, con motivo de la reconstrucción de la línea de Antung a Mukden se aflojan los lazos amistosos que unían a los japoneses con los chinos, teniendo al fin que ceder éstos a las demandas de aquéllos. Este arreglo se firmó en Mukden por el Virrey Hsi Lian, en representación del gobierno chino, y el Cónsul general japonés, en representación de su gobierno y de la Compañía *South Manchuria Railway*, 19/8/1909.

Ninguna nueva empresa ferroviaria se aprueba durante el año civil de 1909; sólo se abren al tráfico algunos trozos en donde se venía trabajando anteriormente, como en el Peking-Kalgan, desde la ciudad de Nankan a Huailai, y en el de Shanghai Ningpo desde Sungkiang a Tengching y se inaugura el tren de Ningyeung en Sunning. En Ychang comienzan los trabajos para el tendido de la línea Szechuen-Hankow, pero pronto se abandonan éstos con el propósito de trasladarlos a Chengtu. El ilustre anciano Chang-Chih-tung acude al Banco alemán «Deutsch Asiatische Bank» en busca de dinero para la construcción del tren de Yuch-Han (Cantón-Hankow), línea que se ha eternizado en manos de los chinos, después de haber sido propuesta y aceptada en 1899 por el Sindicato americano, devuelta a los chinos en 1905; y ¡Dios sabe cuándo estará expedida! Para el chino el tiempo carece de valor. Las exigencias de los representantes en Peking de los gabinetes extranjeros, aunque son muchas en número, no son excesivas, máxime si atendemos a la apatía e indiferencia con que miran los naturales semejantes empresas. Sírvanos de ejemplo la misma línea férrea de que venimos haciendo mérito, Cantón-Hankow. El gobierno chino, por contestar a algunos envidiosos de sus súbditos, rescindió el contrato que tenía con un Sindicato americano para el tendido de la mencionada línea, pagando bien caro tal capricho. ¿Qué ha ganado el gobierno con tanta generosidad hacia su pueblo? ¿Qué ha ganado el pueblo? El pueblo

h entorpecido el desarrollo de su comercio y ha sacrificado sus intereses en aras de un patriotismo vano e inútil, y el gobierno se ve y se desea para recabar capital a fin de dar cima a las obras comenzadas.

China, haciendo un esfuerzo supremo, presenta a los poderes extranjeros un *memorandum* en el que pide la nacionalización de los ferrocarriles del sur de Mandchuria, abonando gastos y precios de materiales, 1910. La demanda halaga a los europeos, pero excita la irritabilidad de los japoneses, como los más interesados en estas empresas. Un año más tarde extiende la corte de Peking otro decreto imperial en que pide lo mismo para todos los trenes que circulan por el Celeste Imperio.

A los ingleses y americanos se les concede la construcción de la vía férrea de Chinchow a Aigun; los rusos, en virtud de esta concesión ponen el grito en el cielo y piden, para compensarse, la construcción de la línea de Kalgan-Urga y Kia-chtka para unirla con el tren siberiano. El gobierno chino se ha visto precisado a hacer esfuerzos de equilibrio para no herir las susceptibilidades de unos gobiernos, al tratar asuntos de esta índole con los otros; de ahí los temores y perplejidades en el obrar.

Casi simultáneamente se dan por terminados los principales trabajos de los ingleses y chinos en las secciones correspondientes del tren de Kowloon a Cantón, quedando abierto al tráfico en 4 de Noviembre de 1911. También queda terminada la línea entre Tsinan y Taian del ferrocarril de Tientsin-Pukow.

Durante el período revolucionario poco o nada se ha hecho en favor de estas empresas. Bastante trabajo tuvieron ambos gobiernos, mandchú y republicano, con atender al restablecimiento de la paz. Pero ya una vez consolidada la república, se ha dado un impulso extraordinario, como se puede ver por las concesiones últimamente autorizadas.

No poco ha influido en el ánimo del actual presidente para conceder al Japón la explotación de cinco líneas férreas, el cariz que tomaba el asunto chino-japonés de Nanking. Dos años ha que venían trabajando la concesión del ferrocarril de Kin-chow-Aigun cuando el Japón se propuso la idea de construir el camino de hierro de Taonanfu.

Las líneas concedidas al Japón son: Shipingkai a Haminta-

la, de 230 millas de largo; Changchun-Hamintala, de 180 millas, la que parece del todo inútil dado caso que se construya la primera; Chenghiatun a Jehol, de 470 millas; Kaiyuan a Heilung-Kiang, de 120 millas, y de aquí a Kirin, de 110 millas. Tanto esta última como la primera ha de ser de resultados magníficos para los empresarios por atravesar territorios fértiles y poblados. La totalidad de millas de tendido es de unas 1.110. Los caminos de hierro que cruzarán el gran territorio de China, sin contar las líneas en actual circulación, ascenderán a 7.547 millas, sin contar tampoco las 1.110 millas concedidas últimamente al Japón. A Inglaterra se le ha concedido el tendido de 2.500 millas; a Rusia 2.699 millas; a Inglaterra y Alemania unidas 300 millas; a Alemania sola, 686; al Japón 741 millas; a Francia 508 y a Portugal 126.

El recorrido francés es de Laokai a Nanning, de 292 millas; de Peihai a Nanning, de 120; de Siangshang a Longchow, de 50; de Kouangteheouvan a Katcheon, de 46 millas.—*L'Echo de Chine*, 11 Noviembre 1913.

Mas no se crea que esa generosidad de la nueva república para con los extranjeros haya satisfecho a todos. Los franceses se creen preteridos en el reparto anterior, pero como después se ha otorgado al Banco Industrial de China (francés) la explotación de unas mil millas más se han conformado, y los clamores que se elevaron en un principio, han sido ahogados luego con el ruido que han hecho al celebrar el triunfo. La nueva línea partirá de Kamchow, 50 millas al oeste de Pakhoi, y se dirigirá a través del territorio de Nanning, probablemente de Singyifu o Yunnan y, por consiguiente, vía Weining o Tchong-King.

En cambio, la prensa inglesa con esto ha puesto el grito en el cielo, y unas veces desbarra contra sus agentes diplomáticos, que se dejan arrebatar las mejores empresas, y otras contra la política coaligada de Francia, Rusia y Bélgica, sobre todo de las dos primeras, viendo en estas dos tendencias marcadas al predominio en China contra toda razón y derecho. Rusia conseguirá sus intentos, ayudada del oro francés y de la pequeñez de Bélgica. Así dicen, y no van en todo desacertados.

Ultimamente la compañía americana, «Standard Oil», ha conseguido del gobierno republicano los derechos para la explotación del petróleo en la provincia de Shensi. Los chinos

principales de las provincias de Hunan, Hupeh, Kiangsi, Shansi y Shensi han protestado contra tal determinación, por no perder seguramente la costumbre. Ciertamente que tal protesta más se refería al contrato que los japoneses acaban de hacer para quedarse con los altos hornos de Hangyang, que a la extracción del petróleo por los americanos. Sin embargo, la desaprobación viene en globo, y a pesar de la oposición, es indudable que el mencionado contrato entre la Compañía «Standard Oil» y el ministro de comercio chino ha sido un verdadero triunfo para la Hacienda pública de China. Chang-Chien, igualmente que Yang-Ting-ton, director del departamento de minas, merecen los plácemes más desinteresados de los economistas imparciales y de los buenos patriotas. La nación entera con el tiempo les hará justicia.

Los americanos, distanciados de los problemas concernientes a China por la política seguida por Wilson, no han hecho más que ser espectadores forzosos del reparto que el gobierno chino acaba de hacer del tendido de las vías férreas que han de cruzar el país, sin conseguir absolutamente ninguna empresa de consideración, excepto la de que venimos haciendo mérito, que además del petróleo trae consigo una línea férrea, pero de extensión muy limitada, para la exportación del producto. Es de esperar que a esta línea se opondrá el Japón por creerse lesionado en sus derechos.

También ha sido aprobada por el gobierno chino la construcción de la línea Chefoo-Weihsien y un rompeolas en aquel puerto, abandonado desde hace algunos años.

Hay otros muchos más proyectos en estudio. Para la explotación de las líneas férreas en la provincia de Yu-Kien, por ejemplo, el almirante Lin-Kwan-hsing propone al actual presidente de la república arbitrar fondos del extranjero, ya que los naturales no pueden o no quieren secundar semejantes empresas. La red de ferrocarriles que se ha de implantar, siguiendo el estudio del almirante, ha de recorrer toda la costa de norte a sur, quedando unido con el de Wenchow y Ningpo, Hangchow y Shanghai en aquella dirección, y en ésta con Cantón, vía Swatow. Desde Joochow partirá otra línea que enlace con Nanchang, capital de Kiangsi, y venga a morir en Kin-Kiang junto al Yangtze, y otra ramificación a Kanchow que vaya al Delta del río de Cantón, vía Shuichow.

De llevarse a cabo todos estos proyectos, China contará una red de vías férreas que no bajará de 20.000 millas de extensión, incluyendo las líneas en circulación, las que se están explotando actualmente y las que están proyectadas.

Los deseos del actual gobierno al conceder los tendidos, tan vastos como trascendentales, de los ferrocarriles, no son otros que tener líneas expeditas de comunicación para sostener la centralización del mando y administración, así como para dar impulso a las industrias del país, estacionadas y endémicas por falta de expansión y convivencia con los otros pueblos. Todos estos proyectos, si se llegan a realizar sin disturbios ni revueltas, como lo esperamos, serán los amaneceres de días gloriosos para la gran república china. Hacemos votos porque se cumplan nuestros pronósticos.

Shanghai, 1.º de Marzo de 1914.

---