

El papel de la industria japonesa en el este de Asia durante el siglo XX

Tanamachi Castro, Gerardo

El papel de la industria japonesa en el este de Asia durante el siglo XX
CIENCIA ergo-sum, Revista Científica Multidisciplinaria de Prospectiva, vol. 27, núm. 2, 2020
Universidad Autónoma del Estado de México, México
Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10462656005>
DOI: <https://doi.org/10.30878/ces.v27n2a4>



Esta obra está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-SinDerivar 4.0 Internacional.

El papel de la industria japonesa en el este de Asia durante el siglo XX

The role of the Japanese industry in East Asia during the 20th century

Gerardo Tanamachi Castro

El Colegio de México, A. C., México

gtanamachi@colmex.mx

 <http://orcid.org/0000-0002-4888-0866>

DOI: <https://doi.org/10.30878/ces.v27n2a4>

Redalyc: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=10462656005>

Recepción: 11 Junio 2018

Aprobación: 07 Febrero 2019

RESUMEN:

Durante la primera mitad del siglo XX, Japón emprendió en el este de Asia un proyecto imperialista que transformó a la región en muchos sentidos. Por medio de un análisis histórico y comparativo se describen las actividades económicas de los japoneses en ese periodo, las cuales están orientadas no sólo a la mera extracción de recursos, sino también a la construcción de infraestructura, la formación de personal técnico y la creación de instituciones y vínculos internacionales duraderos. Se muestra también cómo todo esto fue aprovechado después de la Segunda Guerra Mundial como motor de la industria de la región y de casos de un crecimiento económico que emuló el “milagro japonés”.

PALABRAS CLAVE: industria, Japón, este de Asia, imperialismo, milagro económico.

ABSTRACT:

During the first half of the 20th century, Japan launched an imperialist project in East Asia that transformed the region in many ways. By means of a historical and comparative analysis, this paper describes the economic activities of the Japanese in that period, directed not only to the mere extraction of resources, but also to the construction of infrastructure, the training of technical personnel and the creation of institutions and long-lasting international links. It also shows how all this was used favorably as a driving force in the industry of the region, and even in cases of economic growth that emulated the “Japanese miracle” after the Second World War.

KEYWORDS: industry, Japan, East Asia, imperialism, economic miracle.

INTRODUCCIÓN

A finales del siglo XIX el imperio japonés emprendió una campaña con la que logró extender su dominio a diversos territorios circundantes, la cual fue frenada por su derrota en la Segunda Guerra Mundial. Los hechos que tuvieron lugar durante este periodo siguen siendo motivo de controversia por la manera implacable de los japoneses para perseguir sus intereses. Sin embargo, dicha ocupación también involucró actividades industriales que contribuyeron, en particular, al desarrollo posterior de los países del este de Asia.

Después del enfrentamiento armado, Japón perdió el control de muchos territorios, pero llevó a cabo una reconstrucción veloz, retomó su trayectoria de progreso industrial y vivió una etapa de rápido crecimiento que le permitió convertirse en la segunda economía más grande del mundo por más de treinta años. Por su parte, otros países de la región también comenzaron a experimentar de manera sucesiva un desarrollo vertiginoso, a pesar de su bajo perfil en épocas anteriores. Las tasas elevadas de crecimiento e industrialización en Taiwán y Corea del Sur, que fueron colonias japonesas, las convirtieron en economías avanzadas y en dos de los “cuatro tigres asiáticos”. Un caso análogo es el de la región de Manchuria, actualmente forma parte de China, que en los últimos años ha rebasado a Japón en volumen de producción de bienes y servicios.

Sin duda, aspectos como la cooperación de potencias occidentales, el papel del estado y ciertas reformas estructurales han jugado un papel determinante en estos procesos. No obstante, la presencia de compañías

e inversiones japonesas en estos países durante la segunda mitad del siglo XX es también un factor que es importante considerar para comprender el ascenso económico de la región.

Con base en lo anterior, el objetivo del artículo es determinar el papel de Japón en la industria del este de Asia a lo largo de la centuria tanto como país imperialista como en calidad de socio y competidor comercial por medio de un análisis histórico y comparativo. Los países considerados serán la República de China (Taiwán), la República de Corea (Corea del Sur) y la República Popular China en virtud de su relevancia para el tema en cuestión y de las limitaciones de espacio.

El trabajo parte de la hipótesis de que Japón implementó en los territorios bajo su dominio en la primera mitad del siglo XX una política industrial orientada no sólo a la mera extracción de recursos, sino también a la construcción de infraestructura, la formación de personal técnico y la creación de instituciones y vínculos internacionales duraderos. Todo esto fue capitalizado después de la Segunda Guerra Mundial como motor de un crecimiento económico en la región que emuló el “milagro japonés”.

1. REPÚBLICA DE CHINA

A mediados del siglo XIX terminó un periodo de más de dos siglos donde Japón experimentó la hegemonía de un régimen militar que logró instaurar la paz, pero al mismo tiempo estuvo alejado del desarrollo tecnológico mundial debido a un grado de aislamiento significativo. Al terminar dicha etapa tuvo lugar un proceso de modernización con el fin de ponerse a la par de las potencias occidentales. Se hizo especial énfasis en la industrialización y en el fortalecimiento con fines bélicos, para lo cual se aprovecharon múltiples influencias externas.

Como parte de un proyecto de dominación regional, Japón ocupó islas que siguen siendo parte de su territorio, como Hokkaido y las Islas Ryukyu, así como las islas Kuriles, administradas actualmente por Rusia. También comenzó a ejercer autoridad en la península coreana. China tenía las mismas intenciones; por ello el conflicto de intereses escaló hasta convertirse en guerra en 1894. Los japoneses ya podían competir con los chinos, y de hecho vencieron a la dinastía Qing. Según lo establecido en el Tratado de Shimonoseki, firmado en 1895, China tuvo que ceder la isla de Taiwán.

Una agencia de industria, dirigida por el japonés Nitobe Inazo (1862-1933), educado en Estados Unidos, se encargó de la planeación y la administración de los proyectos del ramo en la recién creada colonia en consonancia con las vigorosas políticas públicas del Japón de entonces. Por otro lado, en 1897 se fundó el Banco de Taiwán, que operó como institución financiera central, con la misión de promover las inversiones y el comercio en la isla y sus alrededores. También se crearon bancos comerciales como el Banco Comercial Chang Hwa (1905) y el Banco Cooperativo de Taiwán (1923), que son ejemplos de organizaciones en las que se basa parte del sistema financiero taiwanés actual, aunque después de posteriores reorganizaciones y expropiaciones gubernamentales.

Los japoneses reformaron el sistema de divisas de la isla en 1904 y realizaron trabajos de agrimensura. Si bien es cierto que los japoneses controlaron y administraron de manera estricta sus proyectos para servir a los deseos de su país, en particular, en lo que se refiere a la creación de mercados para las empresas japonesas y la provisión de materias primas y mano de obra barata, también llevaron a cabo grandes obras de ingeniería civil, incluyendo irrigación y electrificación, y hubo colaboración por parte de ciertos grupos de taiwaneses, como sucedió en el caso de otros territorios ocupados.

Japón construyó en treinta y cinco años 760 km de red ferroviaria a lo largo de toda la isla. En 1908 se abrieron dos puertos en los extremos de una línea de tren que atravesó la isla: Keelung en el norte y Kaohsiung en el sur (Ts'ai, 2009).

Como parte de la formación de un bloque colonial autosuficiente, los japoneses monopolizaron el sake, la sal, el alcanfor, el tabaco, el opio y la caña de azúcar. Una sola empresa estatal dominó el mercado de este último cultivo hasta 1907, y permitió sustituir las importaciones que se hacían de Java a Japón.

Posteriormente, la mayor parte de la producción, que ocupaba el segundo lugar a nivel mundial en 1938, fue controlada por grandes empresas japonesas aliadas con el gobierno, como la comercializadora Suzuki, Mitsui y Mitsubishi (Metzler, 2017).

El ambiente de negocios de Taiwán también permitió que algunos nativos destacaran. Entre las muchas empresas que aparecieron durante el periodo colonial, una de las que sigue existiendo es Tatung, líder en la fabricación de productos eléctricos y electrónicos, que fue fundada en 1918 como una constructora por Lin Shan-Chih. Si bien no hay casos tan similares a las zaibatsu como los hay en Corea del Sur, un elemento importante de la economía taiwanesa lo constituyen grandes consorcios de este tipo, con una cultura corporativa similar. Otro caso es el de la famosa productora de bebidas Hey Song, establecida en 1925 por Chang Wen-Chi y seis primos suyos con base en una empresa japonesa que habían adquirido.

Para suministrar energía eléctrica a la industria ligera, en 1919 se creó la Compañía de Energía de Taiwán, que edificó la monumental presa Wujie en el Lago de Sol y Luna. Alrededor de 1920 se difundió el uso de motores eléctricos en la industria del procesamiento de arroz, lo que contribuyó a que Japón pudiera ser menos dependiente de las importaciones de dicho cultivo desde China y el Sudeste Asiático. Lo común de este tipo de transferencia tecnológica hacia las colonias es evidenciado por el hecho de que, durante los treinta, más de 80% de las exportaciones japonesas de maquinaria iban hacia Taiwán, Corea y Manchuria. La siderúrgica Tang Eng, la más antigua y una de las más grandes del país, fue fundada en 1940 (Horiuchi, 2016).

La educación colonial japonesa tenía entre sus objetivos la aculturación de los ciudadanos, pero también la capacitación técnica (aunque no para ocupar los cargos más altos) y la creación de redes personales, elementos importantes de la actividad industrial. Así, en 1912 se inauguró el Instituto Tecnológico Provincial de Taipei, hoy Universidad Nacional de Tecnología de Taipei. En 1928 se fundó la Universidad Imperial de Taihoku, antecesora de la actual Universidad Nacional de Taiwán, y tres años más tarde se creó el Colegio Provincial de Taiwán, que hoy se denomina Universidad Nacional Cheng Kung.

Durante la Segunda Guerra Mundial, la infraestructura y las fábricas de Taiwán fueron blanco de bombardeos estadounidenses, y en 1945 terminaron cincuenta años de dominio colonial japonés sobre dicha isla. Ésta le fue entregada a la República de China, entonces gobernada por el Kuomintang de Chiang Kai-shek (1887-1975), que en los años siguientes fue derrotado por el Partido Comunista. El Kuomintang perdió el control de China continental y se retiró a la isla de Taiwán.

Los nacionalistas heredaron una estructura que había elevado en cierta medida los estándares de salud, educación y vida material de algunos sectores isleños, y que se puede resumir en cinco aspectos. Las élites tradicionales fueron removidas; en cambio, surgió una cultura empresarial, se crearon instituciones que privilegiaban la meritocracia, se fortaleció el control estatal, se introdujo tecnología sistemáticamente en los medios de producción y se invirtió en la formación de capital humano (Gold, 1988).

Con el apoyo de Estados Unidos, durante los cincuenta, Japón se convirtió en la máxima potencia económica de Asia y empezó a revivir sus vínculos coloniales. En septiembre de 1950 se firmó un tratado comercial entre Taiwán y Japón. Es importante señalar que esto sucedió un año y medio antes del fin de la ocupación estadounidense de esta última nación y, por lo tanto, también del Tratado de Paz Sino-Japonés.

En 1972 se firmó en Pekín el Comunicado Conjunto del Gobierno de Japón y el Gobierno de la República Popular China. El reconocimiento de este último como el “único gobierno de China” tuvo como consecuencia el fin de las relaciones diplomáticas entre Japón y Taiwán. A pesar de esto, se ha mantenido una importante relación de trabajo tanto a través de instancias no gubernamentales como de niveles administrativos locales.

Desde la década de los ochenta, los principales socios comerciales de Japón después de Estados Unidos se encuentran en el este y el sudeste asiático. Cabe señalar que en particular Taiwán, Corea del Sur y China comparten con Japón características en su sistema industrial, cuyo origen se puede trazar hasta el periodo colonial, como en lo que respecta a la intervención estatal y a las dimensiones y la diversificación de sus empresas más importantes.

En 1995 Japón era el tercer socio de Taiwán en exportaciones, con poco más de 10%. En importaciones, era el más poderoso, con cerca de 30%. Un caso de este tipo es el tren de alta velocidad de Taiwán, basado principalmente en la tecnología del Shinkansen japonés.

En las últimas dos décadas han sido comunes los acuerdos de cooperación internacional, con o sin la intervención gubernamental, como aquellos en los que empresas japonesas automotrices o de electrónica le transfieren tecnología a firmas taiwanesas, coreanas o chinas, o bien se trabaja bajo licencias y contratos. A su vez, estos países han logrado bajar costos y tener éxito en sus propios desarrollos, lo que ha generado un entorno más competitivo.

Durante la segunda mitad del siglo XX los japoneses se han mantenido entre los cinco mayores inversionistas en Taiwán y Corea del Sur. Cabe destacar que Japón ha impulsado la participación de Taiwán en organismos internacionales tales como el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico, a pesar de la oposición de la República Popular China (Picken, 2017).

2. COREA DEL SUR

Japón empleó la diplomacia de cañonero para forzar a los coreanos a firmar el Tratado de Kanghua en 1876. Se abrieron así tres puertos para el comercio con los japoneses y se les otorgó jurisdicción extraterritorial. Las transacciones entre ambos países se basaron en cultivos coreanos y productos que Japón reexportaba. También comenzaron las inversiones directas, en 1878 se abrió un banco japonés (el primero en Corea) y en 1891 se estableció la Compañía Imperial de Seguros de Vida, de la misma nacionalidad. En parte, Corea permitió esta situación para disminuir la injerencia de China, país del que había sido tributario por siglos. A pesar de que existía oposición a la influencia extranjera en general, algunos líderes coreanos se educaron en Japón, país que en 1881 incluso envió asesores militares para modernizar el ejército de la corte.

En 1898 Corea le cedió a Japón el derecho de construir una línea de ferrocarril entre Seúl y Busan, que inició operaciones en 1905. A ésta le siguieron otras, sobre todo después de que Japón logró controlar el gobierno coreano y anexar la península como colonia en 1910. Se creó una empresa estatal llamada Ferrocarriles Gubernamentales de Chosen, que en diez años expandió la red ferroviaria en cerca de 2 000 km, en especial en el norte, donde se transportaba carbón, recursos mineros y otros productos que requería Japón. Durante el periodo colonial, las principales ciudades de la península coreana quedaron conectadas entre sí. En términos generales, dicho sistema sigue funcionando actualmente (Takeuchi, 2016).

En 1911 los japoneses establecieron el Banco de Corea. Fue controlado por el gobernador general de la península hasta 1924, cuando pasó al control directo del Ministerio de Finanzas de Japón. Por otra parte, detrás de las actividades industriales estuvo una reforma educativa. Como sucedió con otras instituciones, el gobierno japonés intervino en el colegio Bosung, que se había fundado en 1905 y que se convirtió posteriormente en la Universidad de Corea. En 1926 se estableció la Universidad Imperial de Keijō, que en la posguerra integró junto con otras nueve instituciones la Universidad Nacional de Seúl. En 1939 se fundó el Instituto de Ingeniería Dong-A, que se transformó en la actual Universidad de Hanyang.

Los japoneses importaban desde Corea más arroz del que ellos mismos producían. Esto generó una carencia de dicha semilla en la península, que se trató de subsanar con mijo de Manchuria. A partir de 1931, el régimen colonial presionó a los agricultores coreanos para que plantaran algodón y criaran ovejas y de esta manera proveer a las fábricas de Japón. La productividad se elevó gracias a la introducción de técnicas avanzadas. Se atrajo a los empresarios japoneses para invertir en la minería, la generación de electricidad y la producción de hierro, acero, explosivos y fertilizantes. También hubo productores coreanos que hicieron negocios con cuantiosas ganancias, pero la mano de obra siempre era mal pagada y sufría de malas condiciones de trabajo (Moore, 2013).

Esta época vio el nacimiento de varias empresas que después se constituyeron como grandes corporaciones. La refinería Janghang de cobre y plomo, construida en 1936, fue el origen del Grupo LS. Uno de los contratistas líderes en los ramos de ingeniería y construcción, Daelim, fue fundado en 1939.

La posición social de algunos coreanos les permitió enfrentarse al dilema de decidir entre una carrera en compañías extranjeras y tratar de tener éxito con empresas locales e independientes. Los que optaron por la primera opción nutrieron el sistema industrial colonial. Algunos, en particular hijos de terratenientes con estudios Japón, no se limitaron a esta alternativa. Tal fue el caso de Kim Yon-su (1896-1979), director de la compañía de hilado Kyongsong hasta 1945, Lee Byung-chul (1910-1987), fundador de Samsung, y Shin Kyuk-Ho (nacido en 1922), fundador de Lotte.

Los japoneses no construyeron tanta infraestructura en el sur de la península como en el norte, pero un ejemplo es la presa Hwacheon, concluida en 1944. Fue construida por la compañía hidroeléctrica del Río Han, controlada por el Grupo Bancario Industrial, organización establecida por el gobernador general con el propósito de servir como un instrumento financiero para el desarrollo industrial. Cabe destacar que tanto Corea del Sur como Taiwán experimentaron crecimientos de su Producto Interno Bruto cercanos a 4% entre 1910 y 1940. Como lo ha señalado Bruce Cumings (1984), el milagro del este de Asia no ocurrió a partir de 1960, sino que es el resultado de una integración regional iniciada a principios del siglo XX y en la cual los esfuerzos industriales coloniales de Japón han jugado un papel fundamental.

La Segunda Guerra Mundial interrumpió las actividades industriales de las colonias y truncó el proyecto imperialista de Japón. Al terminar el conflicto armado, un tercio de la fuerza laboral industrial de Japón estaba compuesta por coreanos. Muchos vivían en el archipiélago y regresaron a Corea. Además de la destrucción y el saqueo de las instalaciones de producción y el colapso social, mucho del personal técnico calificado era japonés y regresó a su país. Fue poco a poco que los recién independizados se apropiaron de los restos de la industria colonial y pudieron aprovecharla y hacerla crecer, como lo ejemplifica la industria textil. Este rubro industrial fue uno de los primeros en mecanizarse en Japón, durante el último tercio del siglo XIX. Varios empresarios, particularmente de la seda, el algodón y el rayón, expandieron sus operaciones a Corea. Los coreanos capacitados bajo el régimen anterior lograron tomar las riendas de la industria nacional, aunque la curva de aprendizaje necesaria para asumir los puestos directivos y de ingeniería, que antes habían estado en su mayoría en manos de japoneses, tomó varios años (Seo, 2007).

Estados Unidos y la Unión Soviética dividieron la península en 1945. Tres años más tarde se fundó la República Popular Democrática de Corea, nombre oficial de Corea del Norte. La Guerra Fría se expresó en la Guerra de Corea a partir de 1950. El encono de Corea del Norte con los países aliados de Estados Unidos ha mantenido a dicho país asiático en un aislamiento significativo y bajo tensión constante. El régimen político norcoreano y episodios como los de los raptos de japoneses a partir de 1960 y las amenazas nucleares han complicado las relaciones entre ambos vecinos.

Por su parte, entre 1965 y 1985, Corea del Sur se industrializó y se convirtió en una economía moderna y, al igual que Taiwán, durante esta misma época el crecimiento de su Producto Interno Bruto se ubicó alrededor de los 10 puntos porcentuales. Aunque no existe un consenso total, entre las causas que se han atribuido a este fenómeno se encuentran la estabilidad política, la planeación macroeconómica y de comercio exterior, la inversión en educación, la asistencia de Estados Unidos y la cultura laboral. En todas las anteriores se pueden encontrar paralelos en el sector productivo japonés, incluso desde antes de la Segunda Guerra Mundial.

Los principales fabricantes coreanos de uno de los sectores clave, el automotriz, iniciaron sus actividades en colaboración con empresas extranjeras, varias de ellas japonesas. Kia se creó en 1944 bajo el nombre de Keisei Precision & Ind., pero comenzó su producción de vehículos automotores en la posguerra con modelos de Honda y Mazda, bajo licencia. Hyundai fue establecida en 1947 por Chung Ju-yung (1915-2001) y lanzó su primer automóvil en cooperación con Ford, pero en los años setenta usaba tecnología de Mitsubishi. Shinjin Motors, creada en 1954 y cuya división de autobuses pertenece actualmente a Daewoo Bus Corporation, empezó a fabricar automóviles con colaboración técnica de Honda y Toyota.

Por otro lado, Corea y Taiwán fueron parte muy importante de las políticas económicas japonesas en los rubros comercial, de reubicación industrial, de inversión y de asistencia, como parte de la reestructuración de la posguerra. En 1970 ambos se volvieron importantes centros manufactureros para Japón, principalmente de metales, textiles, electrónicos, maquinaria y químicos, mientras que Japón ha hecho mayores inversiones en otros lugares orientadas típicamente a las industrias extractivas.

En 1965 se firmó el Tratado sobre las Relaciones Básicas entre Japón y Corea del Sur. Con el fin de resolver la compleja situación poscolonial, otorgó ochocientos millones de dólares de ayuda económica a cambio del cese de reclamaciones posteriores. Los lazos económicos entre ambos se desarrollaron de manera cada vez más activa durante las dos décadas siguientes, y en 1990 Corea del Sur ya era el tercer socio comercial de Japón. A través del comercio y de la inversión extranjera directa, Taiwán y Corea del Sur siguieron siendo considerablemente dependientes de Japón durante la segunda mitad del siglo XX (Cumings, 1984).

Durante los años ochenta, firmas locales, sobre todo *chaebol* (término con la misma etimología que zaibatsu y que se refiere a empresas coreanas similares a dichos conglomerados japoneses de la preguerra), comenzaron a ganarle terreno a las compañías extranjeras y a dominar el mercado nacional. No obstante, es preciso señalar que, en un primer momento, en la expansión de la mayoría de dichas compañías, fueron fundamentales sus vínculos con firmas japonesas y, de hecho, dicha relación se mantuvo por un tiempo. Tal es el caso de los acuerdos entre Samsung y Toshiba, entre Goldstar Electronics y Mitsubishi Electric y entre Daewoo y NEC (Castley, 1997).

3. REPÚBLICA POPULAR CHINA

El Tratado de Shimonoseki estipulaba también la cesión por parte de China de la península de Liaodong. Sin embargo, meses después, una intervención tripartita integrada por Rusia, Francia y Alemania obligó a los japoneses a devolverla.

La competencia por ejercer influencia en la península coreana desencadenó una guerra entre Japón y Rusia en 1904. Los japoneses fueron los vencedores, aunque sin un margen amplio. Rusia tuvo que evacuar a sus tropas de Manchuria y cederle a Japón dos puertos y una línea ferroviaria bajo su control en esa zona. En 1906 se creó el Ejército de Kwantung (para resguardar dichas adquisiciones) y la compañía del ferrocarril del sur de Manchuria, también conocida como Mantetsu. Para 1920 alrededor de cien mil japoneses habían cambiado su residencia a dicha región.

Mantetsu se convirtió en la mayor empresa japonesa y fue muy redituable durante sus primeros veinticinco años de existencia. Además de ser proveedora de servicios de carga y de pasajeros, hacía investigación científica y tecnológica y operó minas de carbón en Fushun y Yantai, instalaciones portuarias en Andong (en Corea), Yingkou y Dalian, bodegas y hoteles. En general, se encargaba de la administración de todas las áreas cercanas a sus vías, incluyendo recolección de impuestos, servicios públicos y escuelas técnicas y profesionales. Además, creó todo un conglomerado de empresas subsidiarias, entre las que se pueden mencionar cerámicas de Dalian, aceites de Dalian, la compañía de Vidrio del Sur de Manchuria, la siderúrgica de Anshan, compañías de electricidad y plantas de gas en las principales ciudades, una fábrica de petróleo de esquisto, un taller de maquinaria, plantas harineras e ingenios.

Manchuria se especializó en la producción de mijo. Para 1924 exportaba más de ciento cincuenta mil toneladas, y la mayor parte se dirigía a la península coreana por ferrocarril. Las principales zonas de producción de este cereal en el sur de Manchuria se encontraban a lo largo de las vías de tren. También fue importante la soja cultivada ahí, que se exportaba a Europa y que en 1927 correspondía a la mitad de la producción mundial (Takeuchi, 2016).

A mediados de esta misma década, empresas japonesas comenzaron a invertir de manera considerable en Shanghái. Esto sucedió especialmente en la industria textil, que llegó a nueve fábricas de hilado en 1932, pero también con sucursales de grandes empresas japonesas, bancos y diversos negocios más pequeños.

El Ejército de Kwantung buscó aumentar su poder en Manchuria. En 1932 logró obtener el apoyo del gobierno japonés para establecer ahí un estado títere llamado Manchukuo, con aliados chinos como gobernantes. Con la fusión de instituciones financieras previas, se estableció en menos de cuatro meses el Banco Central de Manchuria, por medio del cual el gobierno japonés, de manera semejante a la de los demás territorios que controlaba, financió proyectos industriales locales, de los cuales el transporte y las comunicaciones fueron los que absorbieron la mayor parte de las inversiones (Ho, 1984).

Durante los cuatro años siguientes, el gobierno de Manchukuo creó empresas monopólicas para veintiséis ramos industriales clave, incluyendo la minería y la producción de aeronaves. El financiamiento era parte privado y parte estatal. En realidad, el Ejército de Kwantung es quien condujo la política industrial de este país, con el respaldo del gobierno y por medio de planes quinquenales, ante el poco entusiasmo de invertir por parte de los japoneses (Tanner, 2013).

En 1933 los japoneses establecieron la Agencia Nacional de Caminos, tanto para construir una red carretera como para llevar a cabo estudios de control de inundaciones, en respuesta a desastres ocurridos en años anteriores. Ese mismo año, la provincia de Rehe fue anexada a Manchukuo. A finales de la década, se habían emprendido varios nuevos proyectos técnicos, como el mejoramiento del río Liao, la presa Fengman (en la que se emplearon turbinas fabricadas por Hitachi), el puerto de Tanggu, las minas de carbón de Fuxin y de Benxihu, y la carretera de Pekín a Tianjin. El empleo de presos de guerra como trabajadores fue una práctica frecuente (Moore, 2013).

Como una maniobra de expansión territorial, soldados japoneses iniciaron una conflagración en los alrededores del puente de Marco Polo en 1937. Este incidente dio inicio a la Segunda Guerra Sino-Japonesa. Posteriormente, Japón ocupó Shanghái, tomó Nankín después de una infame masacre y continuó avanzando.

En noviembre de ese año, Aikawa Yoshisuke (1880-1967) trasladó a Changchún, la capital de Manchukuo, su compañía Nissan, que había fundado en 1928 y se había convertido en la cuarta empresa más grande de Japón. Se integró a partir de entonces a la Compañía de Desarrollo Industrial de Manchuria, y jugó un papel fundamental en la conversión de Manchukuo en una de las mayores diez zonas industriales del mundo con la producción de metales, vehículos y carbón, principalmente. En esta empresa, Nissan y el gobierno dividieron su participación en partes iguales (Picken, 2017).

En 1939 la compañía creció con la adquisición de cuatro empresas existentes que eran propiedad del gobierno de Manchuria: la siderúrgica Showa, una minera de carbón, un taller de metales ligeros y la automotriz Dowa. Además, creó la Minera de Manchuria, una fábrica de aeronaves, otra dedicada a la explotación de magnesio y la compañía de desarrollo de Dongbiandao (Okazaki, 2015).

Otro evento ocurrido ese año fue el establecimiento de otro régimen títere, conocido como Mengjiang, en Mongolia Interior, el cual tuvo como antecedentes durante los años previos varias incursiones militares e intromisiones políticas por parte del ejército y el gobierno de Japón. Ahí se estableció una oficina de enlace, en Zhangjiakou, y la Comisión Federal de Mengjiang, encargada de supervisar los bancos, las comunicaciones y la industria.

Con el paso del tiempo, Japón fue ocupando otras regiones de China continental y, en 1940, creó y reconoció un nuevo gobierno chino, que las administraría bajo el mando nominal de Wang Jingwei (1883-1944), exmiembro del Kuomintang. Ese mismo año, el gobierno japonés anunció la creación de la llamada Esfera de Coprosperidad de la Gran Asia Oriental. Además de incluir los territorios dominados por Japón hasta entonces, se expandiría hacia el Sudeste Asiático y el Océano Pacífico, como una supuesta forma de solidaridad asiática y de condenar el imperialismo occidental, pero bajo el liderazgo de los japoneses. Bajo este proyecto, entre 1941 y 1942 Japón arrebató a los aliados el control militar de la mayor parte de sus territorios en el área.

En 1941 Hong Kong se rindió ante una invasión japonesa, y muchas de las pertenencias de los locales, incluyendo la mayoría de las fábricas, fueron expropiadas. El comercio también cayó en manos de los japoneses. No obstante, debido a lo que ya era una época de intenso conflicto bélico, y a Japón se le habían

impuesto diversas sanciones, que incluía un embargo petrolero, las actividades económicas no se pudieron desarrollar con normalidad.

Cuando terminó la Segunda Guerra Mundial, los aliados intervinieron en el gobierno japonés y sus posesiones, y disolvieron muchos organismos, incluyendo Mantetsu. Los soviéticos no perdieron el tiempo y desmantelaron grandes cantidades de equipo industrial a partir de que invadieron Manchuria en agosto de 1945 y lo trasladaron a su territorio. Si bien hicieron después algunas devoluciones, además de la ayuda que proporcionaron, la Unión Soviética se adueñó de mucho del equipo manufacturero de la región, que era entonces la más desarrollada de China y donde su industria seguía concentrada cuatro décadas después.

Después del fin de la Guerra Civil China, el Partido Comunista confiscó las empresas y las organizaciones agrícolas que habían sido administradas por el gobierno colonial japonés en Manchukuo. Éstas constituyeron la base de la industria estatal nororiental de la República Popular China, como fue el caso del Grupo Ansteel, una de las diez productoras de acero más grandes del mundo hoy en día, y que utilizó la infraestructura de la siderúrgica Showa (Tanner, 2013).

Además, la industria japonesa en Manchuria fue el núcleo alrededor del cual se desplegó la industria china de manufactura y refinación. En todo caso, el esquema de intenso desarrollo industrial implementado por los japoneses en Manchuria y en sus colonias, que comprendió incluso industrias pesadas, es inusual en la historia del imperialismo mundial (Matsusaka, 2010).

A pesar del contexto de la Guerra Fría, Japón empezó a importar sales chinas en 1949. La Guerra de Corea impidió el comercio entre ambos países, pero en 1952 los sectores privados de China y Japón firmaron un acuerdo comercial, que precedió a otros similares. No obstante, las regulaciones chinas y los enfrentamientos políticos obstaculizaron dichas actividades comerciales, que comenzaron a aumentar a partir de la normalización de las relaciones diplomáticas entre ambos gobiernos en 1972. Esto permitió que en 1979 Japón iniciara un programa de Ayuda Oficial al Desarrollo a China que continuó el resto del siglo. De hecho, durante los noventa, Japón era el país que proveía más ayuda de este tipo en el mundo, y los chinos recibían la mayor parte de ella.

Cuando China se volvió un país capitalista de facto durante los ochenta, se convirtió en uno de los socios comerciales más importantes de Japón. Para 1996 las inversiones que los empresarios japoneses hacían en China sumaban casi lo correspondiente al total de los montos que colocaban en Corea del Sur, Taiwán, Hong Kong y Singapur.

Actualmente se mantienen las negociaciones para la firma de un tratado de libre comercio entre Japón, Corea del Sur y la República Popular China. En marzo de 2018 se celebró la decimotercera ronda de negociaciones en Seúl. Está programado que la siguiente se lleve a cabo en China (Japón, 2018).

Los empresarios se han quejado de tratos injustos, procedimientos administrativos poco transparentes y lo cerrado del mercado en China. Sin embargo, este país se mantiene como la base de la manufactura de las exportaciones de muchas compañías japonesas, a pesar del proceso de reubicación de una parte significativa de la manufactura hacia el este de Asia.

Por otro lado, es importante recordar las tensiones políticas existentes entre China y Japón, debidas principalmente a declaraciones relacionadas con acontecimientos ocurridos durante el periodo guerra y a disputas territoriales. Sin embargo, las necesidades a las que atiende la relación económica entre ambos países han hecho que muchos conflictos simplemente no hayan escalado (Katz, 2013).

ANÁLISIS PROSPECTIVO

Dentro de los estudios coloniales, el caso del este de Asia es singular, en especial por el acelerado crecimiento económico de la región en las últimas décadas. Su estudio es importante no sólo para los países que se ubican en la misma cuenca del Pacífico o desde el punto de vista del comercio internacional, sino también debido a la relevancia actual de sus integrantes en el contexto geopolítico mundial. Por otro lado, la historia de la

región puede revelar claves para entender la naturaleza de los retos del desarrollo de las naciones, así como para superarlos.

CONCLUSIONES

A pesar de las crisis financieras, los desencuentros políticos y la importante presencia de Estados Unidos, la región del este de Asia tiene un nivel considerable de integración económica, no sólo debido a factores geográficos y coincidencias culturales, sino también por razones históricas. Los orígenes de esta situación se remontan al menos a la época colonial, durante la cual los japoneses, además de extraer recursos naturales y beneficiarse de la mano de obra local, construyeron infraestructura, crearon instituciones, entrenaron a cuadros de personal y establecieron vínculos personales, comerciales y tecnológicos, parte de los cuales sobrevivieron a la Segunda Guerra Mundial.

Las semejanzas y la dependencia mutua que guardan actualmente los sistemas industriales de buena parte del este de Asia dan cuenta de dicha herencia. Esto no sólo es cierto en el caso de países que fueron colonizados, como Taiwán y Corea del Sur, sino también en el de otros territorios que fueron controlados por Japón, como el noreste de China. Se pueden encontrar regularidades en las políticas públicas implementadas y en el funcionamiento de las industrias establecidas, así como en las instituciones financieras y educativas.

En este orden de ideas, el rápido crecimiento de la economía japonesa de la posguerra se suscitó en el marco de relaciones simbióticas y de larga duración con sus países vecinos, que a su vez experimentaron sucesivamente un desarrollo equiparable y con base en factores similares. Ellos no figuraron de manera notable durante las décadas del “milagro”, pero son ahora fuertes competidores comerciales de Japón.

Por supuesto que no se puede saber qué desarrollo habría tenido la región en otras circunstancias. En todo caso, el panorama aquí presentado no puede justificar el imperialismo, ni todo lo que conllevó en el caso de Japón, lo cual, naturalmente, ha provocado que algunos sectores se resistan a reconocer la importancia de las actividades industriales de Japón en el desarrollo de otros países. Sin embargo, es crucial para entender la situación actual de la región en un mundo en el que los esfuerzos en favor del crecimiento económico de muchos de los países que alguna vez fueron colonizados u ocupados han sido relativamente infructuosos.

REFERENCIAS

- Castley, R. (1997). *Korea's economic miracle: The crucial role of Japan*. New York: Palgrave Macmillan.
- Cumings, B. (1984). The origins and development of the Northeast Asian political economy: Industrial sectors, product cycles, and political consequences. *International Organization*, 38(1), 1-40.
- Gold, T. B. (1988). Colonial origins of Taiwanese capitalism. In E. A. Winckler & S. Greenhalgh (Eds.), *Contending approaches to the political economy of Taiwan* (pp. 101-117). New York: M. E. Sharpe, Inc.
- Ho, S. P. (1984). Colonialism and development: Korea, Taiwan, and Kwantung. In R. H. Myers & M. R. Peattie (Eds.), *The Japanese Colonial Empire, 1895-1945*. Princeton: Princeton University Press.
- Horiuchi, Y. (2016). Industrialization and the rice-processing industry in Taiwan Under Japanese Rule, 1895-1945. In M. Sawai (Ed.), *Economic activities under the Japanese Colonial Empire* (pp. 77-113). New York: Springer.
- Japón. (23 de marzo de 2018). Ministerio de Asuntos Exteriores de Japón. *Thirteenth Round of Negotiations on a Free Trade Agreement among Japan, China and the ROK*. Disponible en http://www.mofa.go.jp/press/release/pres_s4e_001968.html
- Katz, R. (2013). Mutual assured production. Why trade will limit conflict between China and Japan. *Foreign Affairs*, 92(4), 18-22.
- Matsusaka, Y. T. (2010). Japan's South Manchuria Railway Company in Northeast China, 1906-34. In B.A. Elleman & S. Kotkin (Eds.), *Manchurian railways and the opening of China. An International History* (pp. 37-58). New York: M. E. Sharpe.

- Metzler, J. J. (2017). *Taiwan's Transformation. 1895 to the Present*. New York: Palgrave Macmillan.
- Moore, A. S. (2013). *Constructing East Asia. Technology, Ideology, and Empire in Japan's Wartime Era 1931-1945*. Stanford: Stanford University Press.
- Okazaki, T. (2015). Development and management of the Manchurian economy under Japan's empire. En M. Boldorf & T. Okazaki (Eds.), *Economies under occupation. The hegemony of Nazi Germany and Imperial Japan in World War II* (pp. 178-190). New York: Routledge.
- Picken, S. D. B. (2017). *Historical Dictionary of Japanese Business*. Lanham: Rowman & Littlefield.
- Seo, M. (2007). Reconstruction and engineers on cotton textile industry in Korea. *The Review of Korean Studies*, 10(4), 71-109.
- Takeuchi, Y. (2016). The shifting axis of specialization within the Japanese Empire: A study of railway distribution of cereals in Colonial Korea. En M. Sawai (Ed.), *Economic Activities Under the Japanese Colonial Empire* (pp. 51-76). New York: Springer.
- Tanner, H. M. (2013). *The battle for Manchuria and the Fate of China. Siping, 1946*. Bloomington: Indiana University Press.
- Ts'ai, H.C. (2009). *Taiwan in Japan's Empire Building. An institutional approach to colonial engineering*. New York: Routledge.

ENLACE ALTERNATIVO

<https://cienciaergosum.uaemex.mx/article/view/9347> (html)