

GUNNEL CEDERLÖF

*Om flöden och gränser:*

ATT RESA MOTSTRÖMS FRÅN BENGALEN TILL  
YUNNAN UNDER TIDIGT 1800-TAL

**I**NDIEN OCH KINA, de två giganterna, nationalstater stora som imperier, har en relation som komplicerats av de två senaste århundradenas politiska händelser. En lista över händelseförloppen skulle innehålla den brittiska kolonialpolitiken, de inre spänningarna och Qing-dynastins sammanbrott, Japans invasion och andra världskriget, det brittiska imperiets sammanbrott, revolutionen 1949, Dalai Lamas flykt från Tibet och beskydd av den indiska regeringen, kriget 1962, konflikten om nationalstatsgränserna, och konkurrensen om vattenkraften som Tsangpo och Brahmaputra genererar.

Men de två länderna är också stora handelspartner och i Kina byggs gamla handelsleder ut till stora motorvägar som når fram till gränsstationerna. I Indien är man mer tveksam till sådana projekt eftersom Kina använde liknande vägar på den indiska sidan om gränsen för sin invasion i Assam 1962. Nu vill Kina förverkliga det gigantiska projektet ”One Belt One Road” för att öppna handeln med Syd- och Sydostasien. Det talas storstilat om den gamla Sidenvägens sydvästra utflöde i Indiska Oceanen.

Önskan om öppna kommunikationsvägar mellan de två länderna har en lång förhistoria. Kinesiska källor nämner långdistanshandel, värdefulla varor och diplomatiska förbindelser från århundradena kring Kristi födelse. Den äldsta kända dokumentationen beskriver Zhang Qians ex-

pedition till de västligaste regionerna 138–126 f.Kr. Den är nedtecknad av Sima Qian och hänvisar till handel med tyg från Sichuan och bambu. Historikern Bin Yang identifierar texter som härrör från tiden före Tang-dynastien (618–907 e.Kr.) som nämner utbyten mellan Kina och Sydostasien.<sup>1</sup> Människor följde ett nätverk av leder genom ett föränderligt landskap. Resvägarna passerade många små och sinsemellan olika stater och andra politiska system. Terrängen var svårgenomtränglig, topografin varierad och monsunregnen skapade säsonger för människors aktiviteter. Flödet av karavaner försvårades av långa konflikter och ändrade politiska förhållanden. Krig stängde vägarna under långa perioder. Det brittiska ostindiska handelskompaniet, som fick fäste på den indiska kontinenten under 1700-talet, gjorde ideliga ansträngningar österut men hindrades antingen av strider eller av de starka kinesiska handelssammanslutningarna. Och framför allt hindrades de av sina egna bristande resurser. Det tog närmare ett sekel innan de kunde börja etablera sig innanför Kinas sydvästra gräns, i Yunnan, i slutet av 1800-talet.<sup>2</sup>

Den här studien rör sig i det landskapet och de händelserna under tidigt 1800-tal och man kan fråga sig varför det då behövs ett preludium av 1900-talshistoria. Historieforskning sker ju bäst framlänges, inte baklänges. Men det är väl känt att forskning om det förflutna påverkas av samtiden. Vi må ha vårt fokus inställt på förfluten tid, men våra val av intressanta ämnen och kritiska frågor som vi riktar mot de historiska studiernas innehåll, våra avgränsningar av vad som är nödvändigt att förstå och hur vitt och utspänt vi låter vårt synfält vara, det tar ofta näring från vår samtid. Visst händer det att vi vill förstå en samtida företeelse i ljuset av det förflutna. Då utgår vi medvetet från nutiden när vi ringar in våra frågor. Men oftast odlar vi vår kunskap om en viss plats, en viss region, en tidsepok och ett tema av problem som engagerar oss, utan att styra studien utifrån dagens angelägenheter. Trots det kan det ändå hända att samtiden smyger in i analysen. Ibland har vi en autopilot som känner av dagsläget utan att vi aktivt har reflekterat över hur våra studier präglas av den. Och det är här jag vill ta min utgångspunkt.

Asiens tre senaste århundraden är starkt präglade av europeisk närvaro. Under mogulväldets storhetstid i Indien (ca 1500–1700) och fram till opiumkrigen i Kina 1839, kontrollerade Indien och Kina tillsammans ungefär hälften av världens tillgångar. Därefter följde vad som emellanåt, i Asien, kallas för ”den stora svackan”. Det var under den period då europeiska handelskorporationer och framväxande nationalstater konkurrerade om Asiens tillgångar med imperieliknande metoder. ”Den stora svackan” har satt djupa spår i Asiens ekonomi och politiska liv. Trots det har Kina i dag världens näst största ekonomi efter USA mätt i bruttovärldsprodukt, och trots sin stora andel fattiga av befolkningen är Indien nummer sju på Världsbankens lista. I dag är Indiens ekonomi jämbördig med de gamla kolonialmakterna Storbritannien och Frankrike. Nu börjar 1600-talets två globala stormakter Kina och Indien återta sin plats i världsekonomin.<sup>3</sup>

Det har länge varit vanligt att diskutera relationerna mellan kolonialmakter och kolonialiserade territorier och folk i dikotomier, som två motstående parter där den ena dominerade i allt och den andra var underordnad i motsvarande grad. När den polariserade bilden har brutits upp i analyserna, som i den politiska socialhistoria som den s.k. Cambridge-skolan var känd för eller i de senaste årens postkolonialt inspirerade och empiriskt detaljerade studier, har kritiska röster anklagat historikerna för att ha en välvillig inställning till imperiet. Historiedebatterna har ofta varit ideologiskt färgade.<sup>4</sup>

När den brittiska handelskorporationen från sent 1700-tal erövrade mark på den indiska kontinenten blev resultatet fragmenterat. Kontrollen fördelade sig ojämnt över landmassan där vissa regioner styrdes allt hårdare under 1800-talet och korporationens administration omskapades till en statsliknande byråkrati. I andra regioner var kontrollen svag eller saknades helt. Där sköttes de brittiska affärerna genom mellanhänder och på distans. När imperiet var som störst, vid början av 1900-talet, var det också som mest hotat. Andra världskriget hade en stor asiatisk arena och där krackelerade imperiets geopolitik. Krigsslutet och länder-

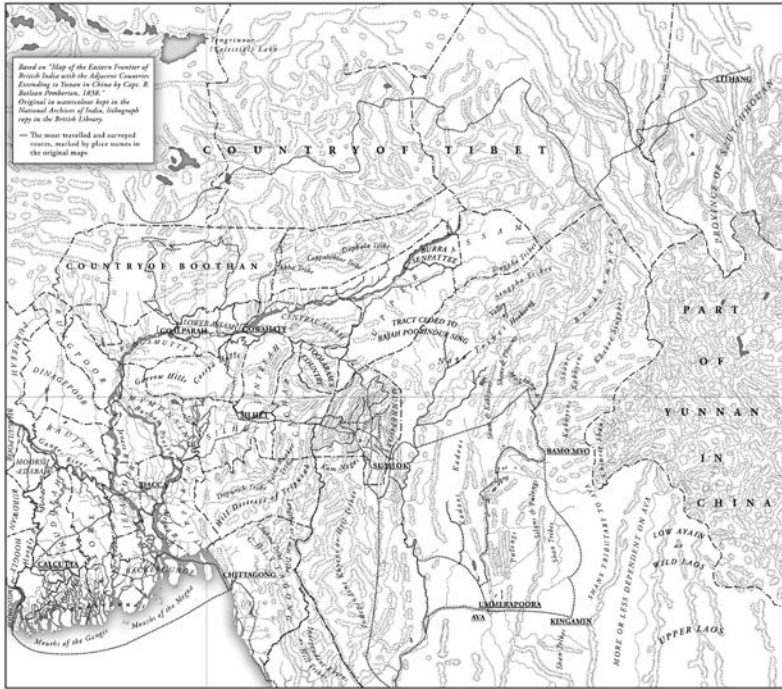
nas självständighet lämnade södra och östra Asien djupt splittrat. När de nya nationalstaterna drogs djupt in i det kalla kriget så fick länderna allt hårdare och starkt militariserade yttre gränser.<sup>5</sup>

Det är här vi kan fånga upp historikerna igen.

Det är inte en överdrift att påstå att Indiens moderna historia har fångats i vad som kallas ”metodisk nationalism”. Det är när forskningsuppgiftens yttre ramar definieras av ett lands geopolitiska gränser.<sup>6</sup> För den indiska historieskrivningens del bestäms ofta de yttre ramarna av det koloniala Storbritanniens avgränsning av subkontinentens geografi och av den självständiga nationalstaten Indiens yttre gränser. Det har gjorts att något så globalt som det brittiska imperiet i Indien framför allt studerats i dess tillämpning och konsekvenser för någon region inom den geografiska yta som i dag motsvarar den indiska republiken.

Den här studien omfattar en betydligt mindre geografi som dock inte styrs av den metodiska nationalismens avgränsningar. Kartbilden intill (sid. 93) är baserad på den norra halvan av en karta som ritades 1838. Det var den första detaljerade kartan i så stor skala som visade den region som det brittiska handelskompaniet såg som sina östra territorier. Dess fyra hörn – sydväst, nordväst, nordost och sydost – innefattar Bengalens delta, södra Tibet, delar av Sichuan och Yunnan, och nordvästra Laos.

Kartan är gjord av Robert Pemberton, regionens mest erfarne officer i myndigheten Survey of India. Här sammanställde han alla de detaljerade kartor som ritats vid de många expeditionerna som gjordes under 1820- och 30-talen inom kompaniets nordöstra gränsområde och vidare österut mot Kina. Har man sett de små kartorna – en del inte mer än skrynkliga skisser över sträckningen av en expeditions färdväg – så är de lätta att identifiera i den stora kartbilden. Över hela kartbladet finns otaliga ortnamn. I den västra delen ligger ortnamnen mer utspridda medan de längre österut ligger på linje. Där löper de som myrstigar över terrängen och avslöjar var officerare eller deras informatörer har förflyttat sig. Mellan huvudlederna är landskapet tomt. Det fanns naturligtvis många orter och vägar också där, men den informationen saknades.<sup>7</sup>



Karta baserad på "Map of the Eastern Frontier of British India with the Adjacent Countries Extending to Yunan in China by capt. R. Boileau Pemberton, 1838". Baserad på original i akvarell. (National Archives of India; litografi, British Library och Sterling Library, New Haven. Tecknad av Ian Faulkner.)

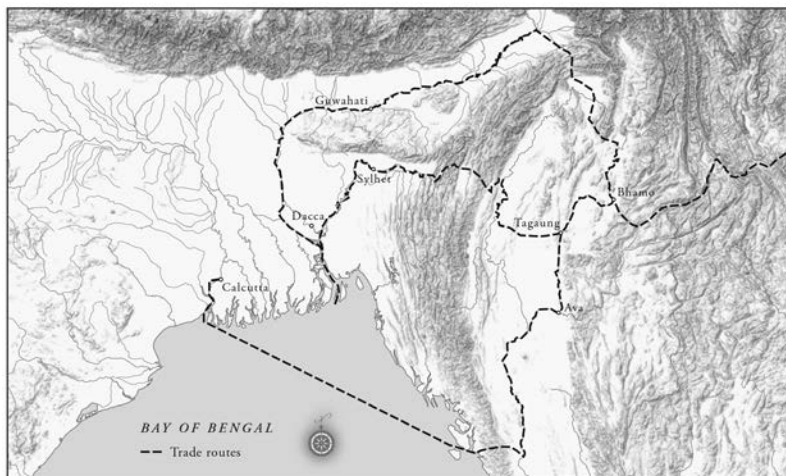
Skulle man lägga expeditionernas kartblad sida vid sida så skulle det uppstå stora luckor. Dem har Pemberton fyllt igen. Kartan är målad i akvarell där topografin i varenda bergskedja är skuggad, de okända slätterna är målade i grönt och beige, och små träd markerar naturen. Det ger en bild av en helhet, ett enormt landområde som om det vore under brittisk kontroll. I själva verket är kartan en vision, en önskedröm, där det brittiska imperiet kontrollerar Asiens territorium och den omfattar Sidenvägens sydvästra utflöde. Pemberton beställde själv ett stort antal

kopior i London där kartan var avsedd att göra ett imponerande intryck.

Kartor har inte bara yttre gränser, de har också centrum. På Pembertons kartblad markeras det av det lilla kungadömet Manipur som låg i en grund dalgång, 800 meter över havet i den bergskedja som skiljde Burma från östligaste Bengalen. Just här återfinns ortnamnen som tätast. Manipur låg längs en huvudled i handelsflödet mellan Kina och Bengalen. Det var en trång flaskhals. Redan 1762 ville handelskompaniet säkra kontrollen över det stora varuflödet från Kina via Manipur genom ett faktori.<sup>8</sup>

De första brittiska expeditionerna genom Burma gick längs Irrawaddyfloden 1836–1837. Det var ett årtionde efter den stora brittiska segern över Burma i det som blev det första av tre anglo-burmesiska krig. Expeditionerna gick från söder till norr och tillbaka till kompaniets faktori i Pegu, i Irrawaddys delta. Syftet var att kartlägga marknader och handelsflöden, och avgöra huruvida handelsleden till övre Assam kunde öppnas igen. Rapporterna är detaljerade och innehåller nästan dagliga observationer gjorda med sextant. Med hjälp av dem kan vi göra en karta över de viktigaste handelslederna i öst-västlig riktning (sid. 95).

Visuella bilder över handelsleder och handelsnätverk liknar ofta den här intill. De påminner om järnvägsnät eller vägatlas som ett passivt fixerat vägnät där människor aktivt förflyttade sig över stora ytor. Kompaniet avancerade österut för att få kontroll över handeln och taxera flödena av varor som transporterades via de lederna. Möjligheterna diskuterades redan vid mitten av 1700-talet, och i början av 1800-talet utformades alltmer detaljerade förslag av officerare stationerade i gränsområdena. Läget blev akut under 1830-talet, när handelskompaniet förlorade sina två återstående monopol då parlamentet fråntog dem ensamrätten över handeln med te och med Kina. Det var paradoxalt. Nu efter segern över Burma, som hade krossat det aggressivt expanderande kungadömet, förlorade handelskompaniet kontrollen över sjövägen till Kinas marknader. Men deras önskan att säkra landvägen hade ingen reell framgång förrän kring 1890, efter tre burmesiska krig. Kartbilden över handelslederna, tecknade som ett vägnät, förmår inte bidra till att förklara britternas svå-



Huvudsakliga kommunikationsleder mellan Yunnan och Bengalen, baserade på observationer av J. G. Bayfield, Survey of India, 1836–1837. (National Archives of India, Survey of India, Memoirs, No. 111.)

righeter att få kontroll över handeln. Den framställer det rumsliga som en på förhand given yta där resenären är aktiv och arméer drar fram och skapar historia vilken görs synlig i kartans vägnät, medan platserna och människorna som passeras blir passiva fenomen på den ytan. De tillskrivs historia först i kraft av att de nås av resenären.<sup>9</sup>

Det var ett mycket varierat landskap som skulle passeras för den som ville förflytta sig mellan Yunnan och Bengalen. Genom Yunnan till gränsområdet mot Burma var bergsområdet genombrutet av djupa dalgångar. Det var en komplicerad väg där karavaner med upp till 300 och 500 mulor fraktade varor i tredagarspass. Här och vidare västerut färdades människor och allt som människor förde med sig av materiellt och immateriellt värde: elfenben, vax, lack, siden, bomull, mulor, hästar, koppar, tenn, zink, silver, guld, safirer, rubiner, jade, papper, växter, kryddor, och föremål av järn, läder, och ylle. I karavanernas spår följde också virus och bakterier, kunskap och beteenden, föreställningar

och institutionella nätverk. Ju större karavaner, desto säkrare resa. Men ingen karavan stannade innanför Burmas gräns längre än ett halvt dygn. Låglandet vid den viktiga knutpunkten Bhamo var känd som en plats att dö på, en plats där malaria härjade. Härifrån gick de flesta transporter via de stora vattendragen i nord-sydlig riktning. Västerut måste varorna bäras på ryggen eller på hästar. Därefter väntade bergen.<sup>10</sup>

Norr om Bhamo hade burmeserna ingen kontroll, förutom i staden Mougong som styrdes av en guvernör. Regionen i norr kontrollerades av en federation av Singpho/Kachin-samhällen. När den brittiska expeditionen år 1836 vandrade norrut från Mougong med 1 500 soldater från tre olika maktcentra, mötte de igenvuxna leder. Här hade handeln stannat av under 40 år, sedan Burmas invasion av Assam och under kriget mot britererna. Expeditionen fick hugga sig fram eller gå i vattendragen med vatten upp till midjan. De täta skogarna och bergen vid Patkai och Manipur var mycket osäkra i en svårframkomlig terräng. Därefter, på västra sidan om bergen, väntade stora floder för vidare transport in mot Bengalen.<sup>11</sup>

När karavanerna färdades mellan Yunnan och Burma korsade de aldrig någon skarp geopolitisk gräns, som mellan två stater. Karavanerna rörde sig snarare inom en bred zon vars karaktär bestämdes av Shandais samhällsformationer. Den sträckte sig från Yunnans och Burmas norra gränsområden till sydvästra Yunnan och östra Burma. Enligt antropologen Ma Jianxiong, definierade de sin egen perifera position som ett gränsområde mellan Kina och Burma. De behöll sin relativt starka position till dess nedre och övre Burma enades efter det brittiska maktövertagandet i det tredje anglo-burmesiska kriget 1885 och Kina tog ett starkare grepp om regionen.<sup>12</sup>

Handeln följde säsonger och vintern var tiden för långdistanshandel. De första karavanerna från Yunnan nådde Bhamo i oktober, efter monsunen, och den sista karavanen tillbaka till Yunnan lämnade Bhamo i slutet av mars. Under sommaren ökade vattenmängden i vattendragen dramatiskt och det blev en kraftig fors när Irrawaddy svällde över alla



gränser. Tonvis av sand och sediment omskapade flodloppen varje år. Den brittiska expeditionen som skulle återvända söderut 1837 höll på att fastna i Mougong eftersom vattnet hade hunnit stiga alltför mycket.<sup>13</sup>

För att förstå kommunikationsflödet genom regionen måste vi förstå hur ekologin och klimatet ständigt ändrade transportlederna och därmed förutsättningarna för kommunikation. Det är därför inte givet att kartbilden på sid. 95 är giltig för längre tid än det år då rapporten skrevs. Snarare än ett fixerat vägnät liknar kommunikationerna mellan Yunnan och Bengalen ett kapillärsystem, en levande organism. Landskapet var aktivt, inte passivt, och människans aktiviteter interagerade med naturen. När vi försöker fastställa kommunikationerna genom regionen så fångas mobiliteten bättre när vi fokuserar på platserna som flödena behövde passera än på ledernas exakta sträckning. Dessa platser kunde vara centra för politiska, ekonomiska och religiösa institutioner, handelsplatser, eller platser för transaktioner, tullar, och omlastningar mellan båtar och karavaner. De olika platserna – marknader, tullposter, institutionella centra – var inte alltid fasta befästa punkter. De utgjorde snarare nav i föränderliga färdvägar. De var zoner genom vilka flödena måste passera. I dem fanns friktion och flödet kunde stanna upp. Här skedde förhandlingar, sammanstötningar och konkurrens om utrymme och värde, och en kamp om auktoritet och suveränitet. Den som kontrollerade en sådan plats kunde också kontrollera flödet. Olika politiska, religiösa och merkantila institutionella maktcentra vävdes samman i komplexa relationer. Dramatiska händelser som jordbävningar, översvämningar, och krig kunde också styra flödet. Därför finns det en rörlighet över tid också i en kartbild som prioriterar enskilda platser.<sup>14</sup>

De två viktigaste polerna på den burmesiska och yunnanesiska sidan av gränsen mellan Burma och Kina var Bhamo i Burma och Tengyueh eller Tengchong i Yunnan. Det fanns många fler passager genom gränslandet, men via den här passagen transporterades de mest värdefulla varorna. Européer insåg Bhamos betydelse under 1600-talet, då holländska handelsmän med faktori i Syriam (i Irrawaddys delta) beskrev

de kinesiska rikedomarna som flödade in i Burma via Bhamo och under sex år hade det holländska handelskompaniet ett faktori i staden. Från andra halvan av 1700-talet började Bhamo ges utrymme också i brittiska rapporter.<sup>15</sup>

Det stora varuflödet österifrån under vinterhalvåret ökade befolkningen i Bhamo, inte bara med kinesiska handelsmän utan också med alla de hantverkare, daglönearbetare och försäljare som gjorde inkomster av stadens liv. Under större delen av 1800-talet dominerades handeln av handelssammanslutningar med bas i Tengyueh. Det var en av de tre stora grupperna av handelsföretag i Yunnan som kontrollerade handeln mellan Yunnan, Burma, Tibet och Sydostasien där de två andra grupperna var baserade i Xizhou och Heqing. Många handelsmän från Tengyueh var permanent verksamma i Bhamo varifrån de kontrollerade den kinesiska handeln inom Burma.<sup>16</sup>

De mest tillförlitliga uppgifterna om Bhamos storlek anger att staden hade ungefär 600 hus och att kineser bodde i ungefär 100 av dessa. Alla rapporter beskriver den kinesiska befolkningen som den mest välbärgade. De bodde i hus av tegel. De var välnärda och, som kapten Bayfield skriver 1836, de var ”indiskreta”. Han uppskattade det totala antalet människor som årligen anlände till Bhamo till 10 000 personer. De kom för att bedriva handel med mineraler, opium, textilier, te, verktyg, djur och växter, och för säsongarbete. Handelns omfattning avspeglas i de 3 000 hästar som var stationerade i Bhamo.<sup>17</sup>

Bhamo låg på en hög bank på flodens östra sida. Jordmånen var god och grönsaksmarknaden hade allt man kunde önska sig. Men kinesiska handelsmän kom inte för grönsakerna utan för de stora, årliga marknad dagarna. Bomull (tvättad och packad) var den största exportprodukten från Burma till Kina medan te och siden dominerade varuflödet i den andra riktningen. Det var ett välbärgat maktcentrum. Här fanns en kunglig representant – en assamesisk prinsessa (Upama Aideo) som var gift med Burmas kung. Här residerade också en burmesisk guvernör (Mywoon) och ledaren för den kinesiska handelssammanslutningen.

De buddistiska institutionerna hade också stort inflytande över samhällslivet. Distriktets skatteinkomster var tio gånger högre än genomsnittet i landet. Prinsessan tog hälften av skatteintäkterna (motsvarande 12 000 rupee) och samlade dessutom in 1 000 korgar ris och kunde ta så mycket bambu och timmer ur skogarna som hon önskade. Utöver dessa inkomster tog staden tullar på den kinesiska handeln. De motsvarade 75 procent av det totala värdet av skatteintäkterna. Det var stor omsättning av höga värden i Bhamo.

När britterna började undersöka möjligheterna att få tillträde till marknaderna låg de största utskeppningshamnarna till världshandeln i Irrawaddys delta. Fram till mitten av 1800-talet, då britterna erövrade södra Burma, kontrollerades dessa av Burmas kungahus. Kompaniet ville förbigå tullarna och vrida handelsflödet västerut, mot landvägen via Manipur och Assam till Bengalen. Med hela det brittiska imperiet i ryggen borde det inte ha varit alltför svårt, men hindren i Bhamo och politiska händelser i Yunnan gjorde vägen oframkomlig. Inte förrän under 1890-talet nådde brittiska expeditioner in i Yunnan. Det skedde efter det tredje anglo-burmesiska kriget då också norra Burma annekterats.

En av expeditionerna nådde handelsknuten Simao i södra Yunnan. Men stadens marknader var en besvikelse då man bedömde att utbudet saknade efterfrågan i Europa. I stället fick Simao militärstrategisk och handelspolitisk betydelse i syfte att hindra franska intressen att sluta avtal med motparter i Yunnan. Samtidigt nådde brittiska officerare slutligen fram till Tengyueh (ännu kallad Moulmein i rapporterna) – den eftertraktade handelsstaden innanför Yunnans västra gräns. 1890-talet kantades av hårdhänt diplomati och internationella avtal om dragningen av ett järnvägsnät och av politiska gränser, där franska och brittiska konkurrerande intressen möttes av Manchuimperiets strävan efter större kontroll över Yunnan. När brittiska konsulat etablerades i Simao och Tengyueh var det ett första steg i de segdragna förhandlingarna om gränsen mellan Kina och det brittiska Burma.<sup>18</sup>

Det brittiska imperiet hade starka inre drivkrafter som ständigt sökte

nya marknader samtidigt som de politiska institutionerna ville säkra territorierna och behålla kontrollen över de kommersiella intressena. Argumenten till stöd för det stora järnvägsprojektet påminner om dem som driver på projektet ”One Belt One Road” i dag – både de stora politiska ambitionerna och handelsintressenas invändningar mot osäkerheten i förslaget.

Inträdesföredrag den 2 maj 2017

#### N O T E R

1. Bin Yang, *Between winds and clouds: The making of Yunnan* (New York: Columbia University Press, 2008), 23–24.
2. Gunnel Cederlöf, ”Seeking China’s back door: On English handkerchiefs and global local markets in the early nineteenth century”, i Dan Smyer Yü & Jean Michaud (eds.), *Trans-Himalayan boundaries: Livelihoods, territorialities, modernities* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2017), 40–42, 125–144, 130–131.
3. Angus Maddison, *The world economy: A millennial perspective* (Development Centre Studies; Paris, France: Development Centre of the Organisation for Economic Co-operation and Development, 2001), 263, table B-20: ”Shares of World GDP”.
4. Till exempel Javeed Alam, ”Peasantry, politics and historiography: Critique of new trend in relation to Marxism”, *Social Scientist* 11:2, 1983, 43–54; Rosalind O’Hanlon, ”Recovering the subject: Subaltern studies and histories of resistance in colonial South Asia”, *Modern Asian Studies* 22:1 (1988), 189–222; Dipesh Chakrabarty, ”Radical histories and question of enlightenment rationalism: Some recent critiques of subaltern studies”, i Vinayak Chaturvedi (ed.), *Mapping subaltern studies and the postcolonial* (London & New York: Verso, 2000).
5. C. A. Bayly, *Indian society and the making of the British Empire* (The New Cambridge History of India Ii, 1; Cambridge & New York: Cambridge University Press, 1987) xi; Jon E. Wilson, *India conquered: Britain’s Raj and the chaos of empire* (London: Simon & Schuster UK Ltd, 2016); Srinath Raghavan, ”India’s war: World War II and the making of modern South Asia”, (New York: Basic Books, 2016).
6. Andreas Wimmer & Nina Glic Schiller, ”Methodological nationalism and beyond: Nation-state building, migration and the social sciences”, *Global Networks* 2, 2/4 (2002), 301–334.

7. National Archives of India, Survey of India, Historical Maps, Map of the Eastern Frontier of British India with the adjacent countries extending to Yunnan in China.
8. Gunnell Cederlöf, *Founding an empire on India's North-Eastern frontiers, 1790–1840: Climate, commerce, polity* (New Delhi: Oxford University Press, 2014), 163; Anonymous, *A collection of Treaties, Engagements, and Sunnuds, Relating to India and Neighbouring Countries* (1 Containing the Treaties, &c., Relating to Bengal, Burmah, and the Eastern Archipelago; Calcutta: Savielle and Cranenburgh, Bengal Printing Company Ltd, 1862), 121.
9. Doreen B. Massey, *For space* (London & Thousand Oaks, CA: SAGE, 2005) viii, 4; Cederlöf 2014, 91.
10. National Archives of India, Survey of India, Memoirs, no. 111, Narrative of a journey from Ava, Diary, 5.1.1837–10.1.1837. John Deyell, "The China connection: Problems of silver supply in Medieval Bengal", i Sanjay Subramanyam (ed.), *Money and the market in India 1100–1700* (New Delhi: Oxford University Press, 1994), 112–36, 131; Bin Yang, "Horses, silver, and cowries: Yunnan in global perspective", *Journal of World History*, 15/3 (2004), 281–322, 293.
11. National Archives of India, Survey of India, Memoirs, no. 111, Narrative of a journey from Ava, Diary, 3.3.1837. Cederlöf 2014, 99–102; Yoshiko Rumiko, "Trade routes and settlement of 'Pan Thay' Yunnanese muslims in Myanmar during the late nineteenth and early twentieth centuries", *Journal of Hui Muslim Minority Studies*, 2 (2008), kapitel 2; Mandy Sadan, *Being and becoming kachin: Histories beyond the state in the borderworlds of Burma* (Oxford: Oxford University Press, 2013).
12. Jianxiong Ma, "Shaping of the Yunnan-Burma frontier by secret societies since the end of the 17th century", *Moussons*, 17/1 (2011), 65–84, 66–67; Jianxiong Ma, "The dowry land system and chieftains of Shan-Dai borderlands between Yunnan and Burmese kingdoms from the Ming to the Qing dynasties: The construction of a decentralized institution in the frontier", *Between Yunnan and Bengal: Process geographies in the making of modern Asia* (Yunnan Minzu University, Kunming, China: Unpublished, 2018), muntlig presentation.
13. William Griffith & John McClelland, *Posthumous papers bequeathed to the Honorable the East India Company, and printed by order of the government of Bengal* (Calcutta: Bishop's College Press, 1847) 2 v; U. Thant Myint, *The making of modern Burma* (New York: Cambridge University Press, 2001), 21.
14. Jianxiong Ma, "Salt and revenue in frontier formation: State mobilized ethnic politics in the Yunnan-Burma borderland since the 1720s", *Modern Asian Studies* 48/6 (2014), 1637–1669, 1646.
15. Det holländska faktoriets i Bhamo verksamhet mellan 1670 och 1676. Thaug Ma, "British interest in trans-Burma trade routes to China, 1826–1876", (University of London, 1954), 13; Michael Symes, *An account of an embassy to the Kingdom of*

- Ava, sent by the Governor-General of India, in the Year 1795* (London: W. Bulmer & Co., 1800), 212.
16. Jianxiong Ma & Cunzhao Ma, "The mule caravans as cross-border networks: Local bands and their stretch on the frontier between Yunnan and Burma", i Su-Ann Oh (ed.), *Myanmar's mountain and maritime borderscapes: Practices, boundary-making and Fitted Worlds* (Singapore: ISEAS-Yusof Ishak Institute, 2016), 237-57, 241, 46-48, Zhao Shanqing, 'Modern Western Yunnan Merchant Groups and Trade between Yunnan and Burma', *Southeast Asian and south Asian Studies*, 2 (2014).
  17. National Archives of India, Survey of India, Memoirs, No. 111, 5.1.1837-10.1.1837. Cederlöf, *Founding an Empire on India's North-Eastern Frontiers, 1790-1840: Climate, Commerce, Polity*, 97.
  18. Oriental and India Office Records, Political Secret, 7, 85, Government of India, Foreign Department, Secret External, Secret no. 46, brev daterade 23.11.1895 (Bertie), 4.12.1895 (Hamilton), *ibid.* (Godley); *ibid.*, no. 2, India Office to Foreign Office, 4 December 1895; *ibid.*, 18, B111, Agreement of 1897 modifying the Burma-China Frontier and Trade Convention of the 1st March 1894. The Burma-Siam-China Railway Project. Memorandum on Indian Trade with Western China, and on the Resources, trade, and trade routes of Yunnan and Adjacent Provinces, India Office October 1898.