

EL COLEGIO DE MEXICO

CENTRO DE ESTUDIOS DE ASIA Y AFRICA DEL NORTE

HISTORIA DE LA MIGRACION CHINA  
DURANTE LA CONSTRUCCION DEL  
FERROCARRIL DE PANAMA

RAMON ARTURO MON PINZON

TESIS PARA OPTAR POR EL GRADO DE MAESTRIA  
EN ESTUDIOS DE ASIA Y AFRICA DEL NORTE CON  
ESPECIALIZACION EN CHINA

1979



A mis hijos: Rodrigo Arturo,  
Ana Cristina,  
Fernando Alberto, y  
Beatriz Irene,

para quienes su verdadera historia se inicia  
en este relato...

## AGRADECIMIENTOS

Agradezco a todas las Instituciones que me facilitaron la elaboración del presente trabajo. El Colegio de México, Los Archivos Nacionales de Panamá, Los Archivos Nacionales de Washington, y la "Panama Collection" de la Biblioteca de la Zona del Canal, especialmente la Sección de Referencias donde amablemente me permitieron el uso de ediciones fuera de circulación pública.

Igualmente quiero agradecer a varias personas que directamente han hecho posible mi labor: al Profesor John Page, Director de la Tesis, que guió la investigación y confió en las posibilidades del tema; a mi esposa y colega Melva Palacios de Mon que siempre me alentó en los momentos en que la voluntad de terminar parecía disminuir; a mi amigo y colega Ricardo A. López quien siempre demostró vivo interés por un tema alejado en muchos aspectos de sus quehaceres profesionales, y que colaboró en la búsqueda de parte del material, y a su esposa Gisela de López que gentilmente dedicó parte de su tiempo a pasar este trabajo. Para todos ellos mi más profundo afecto.

R. A. M.

Panamá, 26 de julio de 1979.

## INDICE

	Pág.
Dedicatoria	
Agradecimientos	
Introducción	i
Capítulo I. China del Siglo XIX	
A. Antecedentes	1
B. La Emigración	8
Capítulo II. Panamá y la Construcción del Ferrocarril Transístmico	
A. Panamá: Nación Receptora	25
B. El Ferrocarril de Panamá	34
Capítulo III. Los Trabajadores del Ferrocarril	
A. Llegaron los Chinos	45
B. La Muerte en Matachín	55
C. La Solución Final	66
Conclusiones	76
Anexos	
Mapas	
Bibliografía	

## INTRODUCCION

El presente trabajo es producto de una larga elaboración que se inició por la concretización de un tema de tesis para un grado formal, pero que progresivamente se convirtió en un proyecto con más valor personal y que trajo como consecuencia un atraso cronológico. Sin embargo, no podía ser de otra manera.

El campo de estudio siempre lo constituyó la China pre-moderna. Aunque, en algún momento, nos asomamos al mundo de la pintura china de las dinastías Sung y Tang, con el fin de trabajar las conceptualizaciones teóricas subyacentes, creo que era un trabajo que no tenía destino.

Fue a través de mi interés en la Rebelión Taiping, en sus aspectos ideológicos, que comencé a entrever la posibilidad de un tema que buscara la conciliación de dos mundos. Hung Hsiu-chuan, con aquella mezcla extraña de cristianismo, confucianismo y otras doctrinas más, reflejaba en microcosmos lo que pasaba con aquellos chinos emigrantes que llegaban a una América cristiana y radicalmente diferente a la cultura china.

El tema de la emigración china a América Latina, nuestro tema, comenzó a perfilarse a través de presentaciones esquemáticas en Congresos, conferencias aisladas, comentarios, etc.

La decisión final se centró en la reestructuración histórica del primer movimiento migratorio chino a Panamá, hacia la mitad del siglo XIX. Un asunto apasionante en sí mismo, que se inscribía en un período sumamente complicado e importante, tanto para China como para Panamá.

Confrontamos problemas bibliográficos en todos y cada uno de los capítulos; algunos reales y otros determinados por la escases de material en Panamá. Iniciamos una búsqueda a tientas, con la dificultad adicional del manejo adecuado de los materiales históricos, ya que la perspectiva de la clínica psicoanalítica se dejaba sentir y dominaba el panorama por momentos. El esfuerzo fue grande, pero el ejercicio valió la pena. Si los historiadores que lean el manuscrito descubren la óptica psicológica, no es problema de azar, es producto de una forma particular de pensar que se impone desde adentro.

El primer capítulo pretende dar una imagen general de las condiciones en que se encontraba China durante el siglo XIX, siglo duro para todos los chinos; de incertidumbre política, de desórdenes sociales, de pobreza, de agresión y maltratos externos. La perplejidad de los chinos que no podían comprender el por qué de la penetración imperialista. Algunos chinos se aprovecharon económicamente de la situación, muy pocos, y siempre en perjuicio de sus conciudadanos. Otros emigraron, porque no tenían mejores posibilidades, en una sociedad

rígidamente estratificada y por la ilusión de un mundo más rico, materialmente hablando. Pero las condiciones de la emigración fueron salvajes.

El segundo capítulo describe la situación de la sociedad receptora. El Istmo de Panamá, en ese entonces, una Provincia de la Nueva Granada. Era una zona pobre, de poco desarrollo y con la esperanza constante, de que su posición geográfica como único recurso discernible, sería la fuente de su liberación económica y política. Así se decidió la construcción del Ferrocarril transistimico, que habría de sentar la pauta de un asalto de las grandes potencias y que en definitiva no traería para el país, aparte de un artificial auge comercial, las bases para un verdadero desarrollo autónomo. Los chinos llegaron en medio de la confusión que había provocado el paso hacia California de millares de pioneros. Vinieron a trabajar en las obras del Ferrocarril, y la mayoría de ellos se encontró con la muerte.

El tercer capítulo trata de reconstruir la historia de este primer contingente de chinos culíes. Está integrado a base de documentos inéditos, extraídos de las Actas de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, y noticias periodísticas, de gran valor histórico. Parte del capítulo, la sección sobre el suicidio, se obtuvo de fuentes controversiales e indirectas, ya que no hay documento legal periodístico que lo mencione. Curiosamente, los periódicos así como la Compañía, vuelven a retomar el asunto después que la mayoría

de los chinos habían muerto por causas orgánicas o mediante el suicidio. Pareciera que esa parte de la historia nadie la quería registrar y sobrevive en forma anecdótica, pero no sin importancia.

Incluimos unas Conclusiones que son un recuento crítico del contenido de la tesis. Añadimos dos anexos que son formatos contractuales de los chinos traídos a Perú y Cuba, que deben servir sólo de referencia, ya que se desconoce el contenido de los contratos celebrados entre la Compañía del Ferrocarril y los culíes. En la bibliografía anotada, hay títulos sobre los cuales no se hace referencia directa en el trabajo, pero que fueron consultados. Igualmente, no incluimos títulos que son ampliamente citados por otros autores consignados en la bibliografía.

Por último quisiéramos dejar anotado, a manera de compromiso, que pensamos continuar la investigación sobre el movimiento migratorio chino a Panamá, ocupándonos en el futuro del período de la construcción del Canal Francés y el advenimiento de la República.



C A P I T U L O

I

CHINA DEL SIGLO XIX

## A. ANTECEDENTES

Para comprender a cabalidad el fenómeno migratorio chino a América, es necesario ante todo, ubicar históricamente a estos primeros inmigrantes en su lugar de origen. La China del siglo XIX, ha sido ampliamente estudiada, pero resultará útil recordar algunos de los fenómenos políticos, sociales y económicos de la época.

Para mediados del siglo pasado, China se hallaba en el vértice de una declinación dinástica. La dinastía Ching se encontraba minada por la corrupción administrativa, la ineficacia política, militar y acosada por problemas socio-económicos. El clima era propicio para las rebeliones, como lo fueron la Rebelión Taiping, Nien, Musulmana y Miao, que llegaron a cubrir gran parte de las dieciocho provincias y duraron casi dos décadas.

Como bien lo ha señalado F. Michael, en el caso de la Rebelión Taiping -la más importante de todas- se atacó no sólo la dinastía reinante, esto es, el orden político establecido, sino que se atacó el orden social tradicional en sí mismo, de estricta base confuciana; situación que no se había dado en ninguna de las crisis dinásticas anteriores. Esto implica que se había llegado al momento en que un simple cambio político no representaba una solución a los graves problemas de China.

A esta situación debemos añadir los atentados de las grandes potencias como Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Rusia, Alemania y el Imperio Austro-Húngaro, las cuales impusieron a la Dinastía Ching, tratados injustos con el fin de perpetuar o aumentar su penetración económica en una China que se había mantenido alejada del mundo "bárbaro" que la rodeaba. E. O. Reischauer, nos dice al respecto: "Dado el gran tamaño de China, su antigüedad y experiencia, como la única parte civilizada del área del Lejano Oriente; y dada su lejanía de otros centros de civilización, el pueblo chino se acostumbó a la idea de que eran los únicos en cuanto al logro de una civilización se refería, al punto de que los términos "civilización" y "China" resultaban sinónimos. Se resistían a ser imbuidos y asimilar algún conocimiento de afuera, situación que se mantuvo a lo largo de todo el siglo XIX" (1).

Este aislamiento fue salvajemente interrumpido por la Guerra del Opio. Tal como sostiene J. K. Fairbank, "ningún episodio en la historia moderna ha proporcionado mayores oportunidades para acusar a una nación de "agresión imperialista", que la Guerra Anglo-China de 1839-42, también conocida como Guerra del Opio; un conflicto que fue precipitado por el esfuerzo del gobierno chino por suprimir el perjudicial contrabando de opio..." (2).

A pesar de que los chinos no fueron un pueblo que tradicionalmente emigrara y de que existía una legislación en contra de la misma, señalaremos algunos factores que provocaron un clima de intranquilidad en China y que seguramente influyeron positivamente en el inicio de una corriente migratoria hacia el Nuevo Mundo y Australia.

1- El aumento de población.

Según Ho Ping-ti, la población calculada para 1850, era de cerca de 430 millones. (Según las cifras para 1850 existían aproximadamente 429,931,034 millones de habitantes de acuerdo a la revisión hecha por Lo Erh-kang, con base en los archivos del Board of Revenue.) Para fines del siglo XVIII, los recursos de China comenzaron a ser insuficientes para la población. El crecimiento gigante de la misma desde principios del siglo XVIII a los tiempos de la Rebelión Taipíng, no podía ser explicado por un proceso de industrialización que no se había dado. La respuesta debía ser buscada en: 1) el trabajo agrícola intenso; 2) la paz política y social del siglo XVIII; 3) la disminución drástica de los impuestos; y, 4) en las mejores condiciones de vida para los campesinos de la época. China, no se desarrolló tecnológicamente, ni logró forma alguna de capitalismo social, y la población llegó a un punto de saturación, que en relación con los recursos se convirtió pronto en "sobrepoblación" (3).

Nos dice Ho Ping-ti, que se puede hipotetizar que hasta 1800, la disponibilidad de tierras no era un problema tan serio, pero para la primera mitad del siglo XIX, la presión de la población sobre los recursos de la tierra pareció aumentar en toda China, y especialmente en la región del Yangtzé. Sólo una reducción drástica de la población del área podría darle un respiro. Vemos entonces que desde fines del siglo XIX, Manchuria comenzó a absorber millones de campesinos del norte, y el sudesde asiático, y junto con el Nuevo Mundo, ofrecieron un escape para el exceso de población de la costa sudasiática. Pero este fue un alivio regional y la importancia económica de las emigraciones al Nuevo Mundo y Australia, superó su importancia demográfica. Esto es, el dinero que recibía China a través de sus emigrados resultaba mucho más importante que el número de chinos que abandonaba la nación.

Persia Campbell considera, sin embargo, que "la mayoría de los emigrantes eran de la provincia de Kwangtung y aunque la cantidad no fuera significativa comparada con la población total de China los efectos sobre las instituciones sociales del sur de esta emigración casi exclusivamente masculina fue considerable. Tampoco se debe ignorar su posible significado político" (4).

## 2- Las catástrofes geográficas y sociales.

Muchas de las regiones marginales al Río Amarillo,

sufrieron grandes inundaciones, especialmente el área de Shantung. A esto debemos asociar las hambrunas, la pobreza, etc., que aumentaban la actividad de las Sociedades Secretas contrarias a la Dinastía. Las provincias de Kwangtung y Kwangsi, se vieron muy afectadas internamente por la rivalidad entre los grupos originales o Punti y los emigrantes del norte y centro o Hakka. La última migración Hakka, se dió en 1725, determinada especialmente por las hambrunas arriba señaladas. Los distritos y aldeas se mantenían separados y en pugnas constantes. Los habitantes se agrupaban de acuerdo con su ocupación: boteros, mineros, carboneros, etc., formando gremios y Sociedades Secretas beligerantes que contribuían a una atomización social antagónica en estas provincias.

La guerra Taiping, que se inició en Kwangsi, trajo consigo pobreza y ruina al sudeste chino a partir del verano de 1850. El terror de la guerra, el hambre y otros factores paralizaron toda actividad comercial en algunas zonas y los grupos agrícolas de los distritos marítimos fueron arrastrados hacia los puertos especialmente de Hong Kong y Macao. Dadas estas condiciones, "La multitud de empleos, hicieron florecer el comercio de culíes al Istmo de Panamá, Cuba y Sur América, y la emigración voluntaria hacia California y Australia" (5). Los ingleses importaban culíes para las plantaciones de Trinidad, Jamaica y la Guayana Británica.

### 3- Los disturbios políticos.

Al finalizar la década de 1840 los desórdenes políticos florecieron en las provincias del sur (Kwangtung, Kwangsi, y el sur de Hunan). Estas provincias eran las menos controladas por la Dinastía. Finalmente, los disturbios se presentaron también en puertos como Cantón, dada la influencia de las naciones extranjeras. Debemos recordar que la mayoría de los inmigrantes provenían de estas regiones, especialmente Cantón, Macao y Amoy. Para J. K. Fairbank, "la dinastía parecía entrar en un proceso de declinación política irreversible; en la misma, con la pérdida del prestigio moral y el consentimiento tácito del pueblo, se había gobernado con rudeza hacia los débiles y apaciguamientos hacia los poderosos, hasta que finalmente todos los sectores comenzaron a despreocuparse, y se unieron para destruirla" (6).

### 4- Los problemas económicos.

A partir de 1821, las reservas de plata del gobierno chino comenzaron a disminuir y gran parte de la misma comenzó a fluir hacia India como pago del opio manejado, especialmente en forma de contrabando. Bajo la administración de la Compañía de las Indias Orientales, se cultivaba el opio en Bengala, y era vendido a empresarios privados en Calcuta, puerto desde el cual era exportado a China. Los observadores afirman que las divisas en plata no regresaban

con la compra de té, seda, etc., que eran los principales productos de exportación a Inglaterra, nación ésta a la que revertía la plata china a través de India.

La planta de opio (*Papaver somniferum*), era conocida en China por sus efectos medicinales. Los médicos árabes conocían los usos del opio y sus mercaderes llevaron la droga al Oriente y en China se usó para controlar la disentería. Sin embargo, el fumar opio no se acostumbró sino cuando se extendió el uso del tabaco americano en el siglo XVII. Ya para 1838, se importaban 40,000 bultos de opio de la India para el consumo de los adictos. Cada bulto contenía alrededor de 133 libras de opio. El vicio, se había extendido a todos los niveles sociales, y especialmente, entre los oficiales de baja categoría, y los soldados que estaban en directa relación con el pueblo. Se calcula que para 1830, habrían de dos a diez millones de fumadores habituales en China.

Los trastornos económicos se agravaron también con los altos impuestos sobre la tierra cultivable, la renta de la misma y la extorsión ejercida por la oficialidad corrupta sobre los campesinos. Muchos campesinos abandonaron las labores y se unieron a grupos trashumantes y nómades desposeídos que se transformaron progresivamente en un problema social. Dentro de la milicia la corrupción llegaba hasta



oficiales de bajo rango que se apropiaban de la paga de soldados desertores y llenaban los puestos durante las revisiones o campañas con hombres sin entrenamiento que eran contratados para la ocasión (7).

Para Ho Ping-ti, la población china comenzó a experimentar progresivamente una disminución en el nivel de vida, a partir de las primeras décadas del siglo XVIII, que llegó a ser el "acostumbrado". Como podemos observar la situación en China era muy crítica hacia mediados del siglo pasado cuando se presentaron las primeras corrientes migratorias. Definitivamente, la presencia principalmente de los ingleses contribuyó al establecimiento de este comercio de mano de obra en las regiones de los puertos de intercambio comercial.

## B. LA EMIGRACION

"El Gobierno Imperial de China consistentemente rehusó sancionar la emigración y expatriación de sus súbditos" (8). Esta era la situación legal prevaleciente en 1850, cuando se inició el movimiento migratorio hacia otras regiones fuera del sudeste asiático: Formosa, Malaya, Sumatra, Java, etc.\* Sin embargo, el gobierno no tenía poder suficiente para controlar el comercio de mano de obra que se inició. Así, por ejemplo, en una ocasión se le preguntó a un oficial chino, si podía enviar a un mandarín de bajo rango a visitar los

---

\* Para 1904, se calculaba que estas regiones se podían encontrar por lo menos 7 millones de chinos.

depósitos y barcos de culfies para asegurarse si estaban confinados o si se expatriaban contra su voluntad; y su respuesta fue: -Ciertamente no la haría, porque ejercer alguna regulación sería reconocer la propiedad de la emigración, y ésta es contraria a la ley china-.

En 1845, se registró el primer embarque de trabajadores contratados hacia el continente americano en un barco francés para la Isla de Barbuda; le siguieron 800 "trabajadores libres", que salieron de Amoy en 1847 hacia Cuba. A partir de esta fecha toda emigración hacia las Indias Occidentales, Centro y Suramérica, se hizo bajo el sistema de "contrato"; y hacia los Estados Unidos y Australia en forma de "emigración libre" (Credit-ticket system). La mayoría de los autores consultados coinciden en que la emigración libre no dió problemas mayores, pero que la emigración por contrato hacia los campos azucareros de Cuba y las islas guaneras de Perú degeneraron en un comercio de esclavos. Tal como señala P. Campbell, "bajo el sistema de boleto a crédito, los intermediarios chinos (chinese brokers) pagaban los gastos de la emigración del culf. Hasta que la deuda en la que había incurrido el culf no fuera saldada el intermediario mantenía un embargo sobre sus servicios; embargo que podía o no ser vendido a un empleador bona fide" (9).

Los culfes eran contratados especialmente por Cuba y los países de Suramérica, mientras que la emigración hacia la Columbia Británica, Australia y los Estados Unidos, estaba formada por la pequeña clase agricultora. Con el tiempo el término culí adquirió un sentido peyorativo implicando servidumbre, esclavitud, etc. H. Chester Holcombe, nos da una explicación de la frase culí (qu-li): "describe la naturaleza de la ocupación, dice lo que una persona puede hacer, pero no tiene nada que ver con salario, términos contractuales, o algún tipo de condiciones bajo las cuales este trabajo se debe realizar. Es en realidad, se trata de un término compuesto por dos palabras. "Qu" es un verbo y en la complicada estructura gramatical china puede ser pasivo o activo significando alquilar, rentar, ser alquilado o rentado. Es extremadamente general en sus aplicaciones y no se refiere al término acuerdo: De hecho corresponde precisamente a la palabra inglesa alquilar.

La segunda palabra "li" significa fuerza o más liberalmente músculo y la frase "qulí" significaría alquilar músculo. Esta es una expresión idiomática para significar el alquilar a una persona para realizar una labor no calificada; esto es, el hombre no tiene nada que ofrecer a cambio de su salario que su fuerza muscular (10).

Comencemos por explicar, que en los puertos de embarque los agentes de las compañías interesadas en obtener culfes pagaban a un intermediario chino (chinese brokers o crimps) cierta cantidad por cada chino que trajeran a la barraca,

o depósito donde eran reunidos para ser traficados. Según los datos recogidos por las autoridades británicas\*, comen- zaron por pagar tres dólares por cabeza en 1853, y llegó a pagarse noventa y cinco dólares en la década de 1860.

Las variadas formas en que estos intermediarios reclu- taban a sus víctimas eran vergonzosas. A algunos se les presentaba el panorama dorado de California, cuando en realidad se les iba a internar en una hacienda azucarera de Cuba o se les presentaba la idea de que obtendrían más dólares que los que nunca podrían ganar en China. En algunos casos se trataba de una simple extorsión. El intermediario le prestaba dinero a un chino a sabiendas de que no lo podía pagar y con la condición de que si no podía cumplir con su obligación debía reclutarse como trabajador voluntario. Pagaban de esta forma también, deudas de juego, prostitución, etc. Cuando el material humano era escaso se secuestraban habitantes de aldeas cercanas a los puertos.

"Seis prefecturas, a lo largo de las provincias de Kwangtung y Fukien, de Kingkwa cerca de Fuchau a Shanking al oeste de Cantón, proporcionaron todos los emigrantes chinos a las otras naciones. La emigración culí hacia Cuba y Sur- américa, en manos de los españoles y de portugueses, era es- pecialmente de la provincia de Fukien, mientras que la

---

\*La mayoría de los datos sobre emigración china se pueden localizar en los Libros Azules británicos, titulados "Emigration" publicados en 1853, 1855, 1858 y 1860, etc., en la correspondencia de los cónsules extranjeros radicados en China y en los "Parla- mentary Papers" del gobierno inglés.

emigración hacia California fue casi exclusivamente de distritos agrícolas de Kwuangtung... las clases nómades, desocupadas y la población de los botes en Cantón fueron los grupos de donde se reclutaba el material humano para Cuba y Suramérica" (11). Para 1852, Amoy, también era uno de los centros principales de reclutamiento de culíes bajo el sistema de contrato, mientras que en Hong Kong, se utilizaba el sistema de boleto a crédito o emigración libre.

Las barracas o depósitos, que originalmente se construían exclusivamente para recolectar emigrantes para alguna compañía o barco en particular, comenzaron a proliferar y a especular con su contenido humano al aumentar la demanda. En general, cada emigrante costaba, puesto en el barco, alrededor de cien dólares de los cuales 25 ó 30 correspondían al intermediario, suma a la que se le debía añadir el costo de mantenimiento en el depósito y algún adelanto que se le hubiera hecho. Al ser transportado al barco se pagaba una suma de sesenta o setenta dólares más.

Un ejemplo del documento que amparaba el sistema de boleto a crédito lo encontramos en el libro de Persia Campbell, "Por favor, reciba abordo un pasajero para Singapur. Nombre \_\_\_\_\_ Edad \_\_\_\_\_ Años \_\_\_\_\_ País \_\_\_\_\_ en el distrito de \_\_\_\_\_ Porte pagado en Swatow. Los emigrantes son responsables de su equipaje. Cualquiera que suba a bordo con este boleto será recibido. Firma \_\_\_\_\_ Agente".

Copia de los contratos se encuentran en los anexos #1 y #2.

Con respecto a los depósitos o barracas nos parece importante citar aquí las palabras del Dr. Bowring, dirigidas a Lord Malmesbury, el 3 de agosto de 1852, (Emigration, 1853): "He visto los arreglos que se hacen para la transportación de culíes en Amoy; cientos de ellos agrupados en barracas, medio desnudos, y estampados o pintados con una letra C (Cuba), P (Perú) ó S (Islas Sandwich) en uno de los brazos. Un sirviente les da una comida de hambre, un juego de ropa para cubrir su desnudez, un dólar o dos para la familia y encontramos candidatos en abundancia para transportar a cualquier lugar en el extranjero" (12). La designación popular para este sistema era el de "compra y venta de cerdos". En algunos lugares, previo el embarque, los culíes eran examinados médicamente y a los enfermos se le rechazaba y quedaban vagando por las calles, ya que generalmente provenían de poblados distantes.

Los emigrantes mismos o los contratistas debían proporcionar cierta cantidad de alimentos para la travesía. Se calculaban 75 a 100 días para llegar a California, 147 a 168 para llegar a Cuba y 120 días para llegar al Perú. El espacio que se les proporcionaba en el barco era de 12 pies cuadrados (6 x 2) por cada uno. El contratista debía asegurar 1 1/2 libra de arroz, y 1/2 libra de puerco al día y el barco debía contar con 1 galón de agua diaria y combustible para cocinar

por cada pasajero.

El científico americano J. B. Steere, describe con la mayor precisión dónde dormían. En 1873, viajó de Callao a la China, en uno de estos buques chineros de regreso por un nuevo cargamento:

"El buque que tomé de Callao a la China podía llevar 1,300 toneladas de carga y su bodega estaba acomodada con tarimones para 800 chinos (nótese la sobrecarga; según la proporción de dos hombres por tonelada\*, probablemente vigente en este tiempo su capacidad debía de haber sido de 650 pasajeros). Había dos ríngleras de plataforma, una sobre la otra, que corrían a lo largo de ambos costados; el espacio reservado para cada hombre numerado en chino y árabe era algo menos de dos pies de ancho por cinco de largo. Por el centro corría otra rínglera doble dejando un pasaje angosto a ambos lados" (13).

Sin embargo, dada la demanda de emigrantes la mayoría de los barcos no se atenían a las regulaciones británicas (Chinese passengers Act, 1855). Inclusive, algunos barcos con bandera británica tomaban pasajeros en Macao para eludir la ley. Llenaban las bodegas y en ocasiones les proporcionaban un espacio de 8 pies cuadrados (4 x 2), y tomaban de 300 a 700 pasajeros. El negocio resultaba ser tan productivo, (en ocasiones se ganaba de 20,000 a 50,000 dólares por viaje)

---

\*Originalmente antes de 1855, cuando los británicos emitieron el Chinese Passengers Act, se calculaba un pasajero por tonelada.

que con las ganancias compraban otro barco en Hong Kong, y regresaban con dos embarcaciones en el segundo viaje.

A principios de 1850, comenzaron a llegar a aguas chinas los barcos mercantes americanos (los famosos Chinese Clippers), que comenzaron a competir fuertemente con los barcos británicos, que comerciaban con té, seda, etc., y éstos últimos, vieron en el tráfico de culfes una forma de suplir otro tipo de comercio. Sin embargo, no era una opinión compartida por todos, en carta enviada a Lord Malmesbury, el Dr. Bowring\*, decía: "Nada puede ser más fatal para nuestros intereses y prospectos en China, que la transportación de emigrantes pueda ser asociada con interrupciones de la tranquilidad pública, que hacía a los extranjeros odiosos a los chinos e interferiría con una disposición creciente de intercambio amistoso tan notable en Amoy y sus alrededores, y que está produciendo un gran aumento de las relaciones comerciales y que se ha visto afectada por las irregularidades surgidas de la codicia de los recolectores y transportadores de culfes" (14).

Los barcos chinos eran conocidos como "infiernos flotantes" y en las travesías tan largas, y en tan malas condiciones morían muchos de los emigrantes. Las causas de las muertes eran variadas, entre ellas las más comunes eran las

---

\*Dr. Bowring era encargado de negocios de Inglaterra en China y publicada el "Annual Report on Trade in China".



epidemias de disentería, tifoidea, etc. Además, tenemos los suicidios y las muertes durante los amotinamientos. Por citar algunos ejemplos, tenemos que en 1852 de 300 emigrantes en un viaje hacia Panamá, murieron 72 pasajeros o sea el 24%, y en 1853 de 425 en un barco hacia el mismo sitio murieron 96 o sea el 23%. De 23,928 emigrantes embarcados en Hong Kong hacia Cuba en un período de 10 años (1847-1857) murieron 3,342, una mortalidad de 14%\*. En las estadísticas citadas para el Perú por W. Stewart, se observa que entre los años de 1860-1870 de 43,301 culíes embarcados en Macao murieron 4,653 en la travesía, esto es un 10.74%.

Ante las condiciones infrahumanas en que eran transportados los culíes, muchos recurrían al suicidio y algunos autores consideran que en algunos casos se presentaban hasta tres suicidios diarios. Sin embargo, el acorralamiento en que se encontraban los emigrantes, los llevaba en muchas ocasiones al amotinamiento. Por ejemplo, en 1850, los tripulantes del barco francés Albert se rebelaron, porque el capitán los obligó a cortarse la coleta, mataron a éste y desembarcaron nuevamente en China. Así sucedieron varios casos en algunos de los cuales murió toda la tripulación y el pasaje. Este tipo de motín parecía más frecuente en los barcos chineros que transportaban culíes a Cuba y Perú, donde no se respetaban las más mínimas reglas de higiene, espacio y humanidad.

---

\*Ver Emigration, 1855. Nota del Cónsul D. B. Robertson to Foreign Office, Hong Kong, Nov. 10, 1854.

A pesar de todos los problemas que la emigración china presentaba, la demanda por los trabajadores continuaba aumentando constantemente. En una comunicación al Gobernador de la Guayana Británica se le dice: "que en esta Colonia era de esperar que los chinos formaran una clase media, mejor capacitados para tolerar el clima que los nativos de Madeira, más fuertes y enérgicos que los de las Indias Orientales, y menos feroces y bárbaros que los emigrantes de Africa" (15). En general, nadie dudaba de el valor económico de la labor de los chinos.

A medida que la emigración al continente americano creció, se fue perfilando un problema de capital importancia. Esto es, la necesidad de mujeres que satisficieron las necesidades sexuales y familiares de la casi exclusiva población masculina. En 1853, las autoridades inglesas pensaron en la posibilidad de ofrecer una recompensa económica a aquellos emigrantes que quisieran salir del país con su familia, o que cierto número de mujeres emigraran por ellas mismas. Sin embargo, el Dr. Bowring, consideró que esta medida podría fácilmente caer en tráfico de prostitución especialmente conociendo las costumbres chinas, y tratándose de que seguramente las mujeres que quisieran emigrar eran prostitutas de los puertos. La mayoría de los hombres y mujeres chinos de la clase media y alta se rehusaban a emigrar.

Un informe médico de la Columbia Británica señalaba que un alto porcentaje de los emigrantes chinos sufrían de

una forma virulenta de sífilis y se conoce que la sodomía se hizo una práctica común en las barracas de los chinos en Cuba y Perú, especialmente. La conceptualización que se tenía del valor de la vida humana, puede ser visto a través del incidente del barco Inglewood en 1854. Presionados por un Decreto Real de la Corona Española, expedido en 1854, los agentes cubanos tenían la obligación de procurar cierto número de mujeres a los emigrantes. De esta forma, el capitán del Inglewood, tomó 44 niñas de Ningpo, la mayor de las cuales tenía 18 años. Las niñas habían sido compradas por un Sr. Martínez, de Macao, con destino probable a Cuba. Fueron confinadas en una cabina de 18 x 9 pies y 5 pies 10 pulgadas de alto, sin ningún tipo de atención excepto de cocineros. Como resultado del hedor que provenía de la cabina, (probablemente una epidemia), varios miembros de la tripulación se enfermaron de fiebre. El asunto fue informado al Cónsul Británico en Amoy. Bajo la responsabilidad y cuidado de éste, las niñas fueron desembarcadas y entregadas a las autoridades chinas. Lord Clarendon, ordenó, que el capitán del Inglewood fuera juzgado y el barco confiscado.

Sin embargo, la situación del reclutamiento violento no se ventiló judicialmente en las cortes chinas, hasta 1859, cuando el Virrey Chino de Cantón, ajustició a dieciocho secuestradores y condenó a otros tantos a penas menores. No obstante la indignación del pueblo chino se había manifestado en diferentes

ocasiones. En Amoy aparecían letreros expresando su oposición a los abusos del "contrabando de culíes" (Pig-dealing). Los comerciantes y los oficiales de Amoy declaraban: "Desde que los bárbaros comenzaron a comerciar en Amoy, han tenido por práctica el comprar y vender personas" (16). El Cónsul Británico, en Cantón, informaba en 1859: "Ningún hombre puede salir de su casa aún a pleno día y en la muchedumbre sin correr el peligro de ser acorralado bajo falsas acusaciones de deuda y delincuencia y hecho prisionero por intermediarios chinos, con el fin de ser vendidos a agentes de culíes y llevado a otros países, sin que se sepa más de él; la población total de la ciudad y de los distritos aledaños experimentaban una sensación de peligro común" (17).

En 1860, bajo la presión de las potencias extranjeras, China firmó un tratado conocido como la "Convención de Pekín" en la cual se insertó una cláusula a pedido del Lord Elgin por Gran Bretaña y del Barón Gros, por Francia:

"Artículo V: Tan pronto se intercambien las ratificaciones del Tratado de 1858, su Majestad Imperial, el Emperador de China, ordenará por decreto, a las altas autoridades de cada provincia, proclamar en sus jurisdicciones, que los chinos, que eligieran trabajar al servicio de las Colonias Británicas, y en otras partes del extranjero, gozan de entera libertad para entrar en compromisos con súbditos británicos con tal propósito, y para embarcarse con su familia a bordo de cualquier

barco británico en alguno de los puertos libres de China. También las altas autoridades arriba mencionadas, en concierto con los representantes de su Majestad Británica en China, forjarán las regulaciones que protejan a los emigrantes chinos, tal como las circunstancias de los diferentes puertos libres lo demanden" (18).

El nuevo procedimiento fue comunicado por el Gobierno Británico a los Gobiernos francés, americano, ruso y español. Lord J. Russell, envió al gobierno español un escrito paternalista sobre el estímulo que éste daba al comercio de esclavos africanos y expresando la esperanza de que se pudiera encontrar un sustituto más piadoso en el comercio de culfes.

El problema de la transportación de culfes permaneció básicamente igual. En 1866, se firmó un Acuerdo Tripartita entre los Gobiernos de China, Inglaterra y Francia, con el fin de regular la emigración. El convenio incluía regulaciones en materia de reclutamiento, retención en los depósitos, embarque, condiciones de trabajo y salario y repatriación de los emigrantes contratados. El Príncipe Kung, declaraba por parte del Gobierno Chino, que: 1- Se abrogaba la prohibición de la emigración; 2- Que el secuestro era castigado con la muerte; y, 3- Que el embarque sólo sería permitido en los puertos donde fuera posible una supervisión conjunta. Aunque los gobiernos de Francia e Inglaterra, no reconocían algunas de la cláusulas del acuerdo y no lo ratificaron, el Gobierno Chino, se mantuvo firme en su condición en cuanto a las

precondiciones para la emigración. Los Gobiernos de España, Portugal y Perú, no prestaron atención a estas regulaciones.

Daña esta situación, el comercio de culfes se trasladó a Macao, donde el Gobierno Portugués encontró una fuente importante de ingresos con la "exportación de emigrantes involuntarios". En su libro, "Los Puertos de Tratado de China y Japón", Mayers et. al. nos dicen al respecto: "Los culfes enviados al exterior se dividen en tres clases, esto es, prisioneros tomados en las luchas de clanes\* que se suceden frecuentemente en Kwangtung, y que son vendidos por sus captores a intermediarios chinos o portugueses en el interior del país; aldeanos pescadores secuestrados a lo largo de la costa especialmente para malhechores de Macao y tercero individuos que eran tentados por jugadores profesionales y que pagaban sus deudas con su propia persona".

En el año de 1865, Macao embarcó 5,207 culfes a Cuba, y 8,417 a Perú. Cantón embarcó 2,716 a Cuba. A partir de esta fecha se dieron varios motines sangrientos tales como el del barco francés Nouvelle Penelope, (octubre de 1870), con 310 culfes hacia el puerto de Callao; el barco peruano Don Juan, con 655 emigrantes, también con destino a Callao, fue incendiado muriendo 500 pasajeros; el barco español Patchoy (1872), con destino a la Habana con 1,005 culfes sufrió tres motines en la travesía.

En 1874, el Gobierno Chino, envió una Comisión Oficial de Investigación a Cuba, con el fin de determinar las condi-

---

\*Puntí vs. Hakka.

ciones de los emigrantes chinos en esta isla, dadas las noticias tan alarmantes que llegaban a China. La Comisión estuvo integrada por Chen Lan-pin, A. MacPherson, y A. Huber, quienes lograron entrevistar a 1,726 emigrantes y visitar barracas, cárceles y plantaciones de Cuba. Del resumen de sus investigaciones podemos extraer: "Las declaraciones y peticiones muestran que el 80% de toda la población declaró que habían sido secuestrados o engañados; que la mortalidad durante el viaje por heridas causadas por los golpes, suicidio o enfermedades, excedía al 10%; que al llegar a La Habana, eran vendidos como esclavos, una pequeña porción de los mismos eran entregados a familias y comercios, mientras que la gran mayoría se volvían propiedad de las plantaciones azucareras; que la crueldad desplegada hacia ellos fue grande e intolerable. El trabajo en las plantaciones parecía ser excesivamente severo y la comida insuficiente; las horas de trabajo muchas y los castigos con cuerdas, látigos, cadenas, cepo, etc., provocaban heridas y sufrimientos. Durante los últimos años un gran número de ellos murieron a causa de golpes, y heridas; ellos mismos se ahorcaban, degollaban, envenenaban con opio, y algunos se tiraban en pozos y calderas de azúcar. Al terminar sus contratos, los empleadores, en la mayoría de los casos, insistían en la renovación de los compromisos, los cuales se podían extender aún a más de diez años. Casi todos los chinos que entrevistamos, están, o han estado

sufriendo y sufrir es el sentido de la mayoría de expresiones que nos dijeron, y todos estos hombres fueron vistos y escuchados por nosotros" (19).

Los gobiernos de España, Perú y Portugal, continuaron negociaciones con el gobierno chino, en cuanto a la legalización de la emigración contractual, tal como la deseaban, manteniéndose el gobierno chino. Sin embargo, en su postura señalada en el Convenio Tripartita. No fue hasta 1875, que el gobierno portugués, terminó oficialmente el comercio de culíes en Macao.

Sabemos, sin embargo, que la emigración continuó y continúa. El mal pasó de manos extranjeras a manos chinas. Los que emigraron primero se establecieron gradualmente e implantaron un sistema similar de contrato no escrito. Traían a un chino y este les servía un número de años arbitrariamente decidido, que según el empleador cubría los costos de pasaje, tramitación de residencia, etc. La explotación del hombre por el hombre continuó.



## REFERENCIAS

- 1- Reischauer, Edwin O., "Modernization in Nineteenth Century China and Japan", pág. 12.
- 2- Fairbank, J. K., Reischauer, E. O., Craig, A., "East Asia The Modern Transformation", pág. 136.
- 3- Ho Ping-ti, "Studies on the Population of China", págs. 258-278.
- 4- Campbell, Persia C., "Chinese Coolie Emigration", (To Countries within the British Empire), pág. XVIII.
- 5- Coolidge, Mary R., "Chinese Immigration", pág. 17.
- 6- Fairbank, J. K., et. al. op. cit., pág. 157.
- 7- Michael, Franz, "The Taiping Rebellion" (History and Documents) I vol. History, pág. 10.
- 8- Morse, Hosea B., "The International Relations of the Chinese Empire", Vol. II, pág. 163.
- 9- Campbell, Persia C., op. cit., pág. XVII.
- 10- Coolidge, Mary R., op. cit., pág. 42.
- 11- Coolidge, Mary R., ibid, pág. 19.
- 12- Morse, Hosea B., op. cit., pág. 168.
- 13- Stewart, Walt., "La Servidumbre China en el Perú" (Una Historia de los Culfes chinos en el Perú, 1849-1874), pág. 58.
- 14- Campbell, Persia C., op. cit., pág. 103.
- 15- Campbell, Persia C., ibid., pág. 99.
- 16- Campbell, Persia C., ibid., pág. 102.
- 17- Campbell, Persia C., ibid., pág. 119.
- 18- MacNair, Harley F., "Modern Chinese History" (Selected Readings) Vol. I, págs. 319-320.
- 19- Chen-lan-pin, et. al., "The Cuba Commission Report" (English Version), págs. 2-3.

CAPITULO

II

PANAMA Y LA CONSTRUCCION DEL  
FERROCARRIL TRANSISTMICO

## A. PANAMA: NACION RECEPTORA

Al iniciarse el siglo XIX, las naciones latinoamericanas se encontraban envueltas en pleno movimiento independentista. La situación en España, con la invasión napoleónica y la destitución de Carlos IV despertaba el deseo de libertad.

El Istmo de Panamá, pertenecía en ese entonces al Virreinato de Nueva Granada. A partir de 1812, comienzan a presentarse en éste los primeros sentimientos separatistas, siguiendo la corriente que se daba en los territorios coloniales del Sur. Concretamente por ejemplo, se reunió un grupo revolucionario en 1818, organizado por la "Agencia en Londres de la Provincias Unidas de la Nueva Granada", que desembarcó en la población de Portobelo en la Costa Atlántica, al mando del General Gregorio McGregor, noble escocés al servicio de la independencia. Esta invasión no tuvo éxito y para el 25 de abril de 1819, ya las tropas realistas habían recuperado nuevamente la plaza.

Después de la creación de la Nueva Granada, como efecto de la Batalla de Boyacá (17 de diciembre de 1819), los istmeños vieron más factible la posibilidad de independizarse y así lo hicieron el 28 de noviembre de 1821, anexándose inmediatamente y en forma voluntaria a la Gran Colombia, creación de Bolívar.

A principios del siglo XIX el Istmo tenía una población calculada en 97,312 habitantes, con una densidad de 1,8 por km<sup>2</sup> y la población estimada para la provincia de Panamá, era de 18,441 y para la de Colón de 2,923 habitantes, respectivamente.

En cuanto a los aspectos socioeconómicos se refiere, podríamos citar a A. Figueroa Navarro: "De plano, lo que podría captar la atención del lector, en esa primera parte (del siglo XIX)\* es la extremada estabilidad de una sociedad tradicional cuyo ritmo de crecimiento permanece, ciertamente, colonial. En efecto, la independencia política formal no está acompañada de una real autonomía o de un creciente desarrollo. De 1821 a 1849, la sociedad panameña pareciera estar estancada en todos sus niveles (económico, social, político, demográfico, técnico, sanitario). Pese a la vitalidad y al entusiasmo, demostrados por la minúscula burguesía comercial, avencindada en la Ciudad de Panamá, ese período, de casi treinta años, marca la evaporación de multitud de fortunas de origen colonial y clausura, por supuesto, una década particularmente halagueña en materia comercial (1810-1820). Paradójicamente, la recesión económica surge cuando la independencia política es proclamada. Los primeros treinta años del período republicano no aportan la riqueza inmediata, tanto soñada por los negociantes panameños, ni la paz social" (1).

Ya para 1826, comienza un creciente sentimiento anticolombiano en el Istmo, que se va a cristalizar en intentos de separación concreta en 1830, 1831 y 1840. Son conatos de independencia de una Colombia alejada geográfica, social y económicamente de su provincia más occidental. Se suceden una serie de gobernadores, mejores y peores, pero el estancamiento continúa. Esto es gráficamente recogido por el Ministro de

---

\*El paréntesis es mío.

la Nueva Granada, Dr. Rufino Cuervo que visitando Panamá, escribe a un amigo: "Numerosos edificios en ruina, multitudes vagando por las calles en busca de trabajo... El que quiera conocer a Panamá que venga porque se acaba".

Debemos destacar además, la participación creciente de los ingleses en los negocios de América Latina. Entre 1839 y 1844, fundan dos compañías navieras, la "Royal West Indies Mail Steam Packet Co.", que cubría el Caribe y llegaba al puerto panameño de Chagres y la "Pacific Steam Navigation Co.", que cubría la costa occidental de Suramérica hasta Panamá. Este intento de los ingleses por penetrar la economía de las naciones de habla española, pronto alertó a los norteamericanos que se vieron amenazados en una zona de futura hegemonía, especialmente ahora que se empeñaban en completar su territorio con la anexión de Texas, la Alta California, Arizona y Nuevo México.

Quisiéramos anotar aquí dos convenios importantes de la época que nos permiten observar la forma en que las grandes potencias orientaban su política de intervención en América Latina, facilitándonos además, puntos de comparación con lo que sucedía en Oriente, específicamente en China, en el mismo período.

La Nueva Granada (Colombia), temiendo que la presión de los ingleses en el área del Caribe, se extendiera hasta el Istmo de Panamá, firmaron con los Estados Unidos, el 12 de

diciembre de 1846, el Tratado Mallarino-Bidlack (aprobado en 1848), mediante el cual La Nueva Granada, se comprometía a abolir las tarifas diferenciales impuestas a los Estados Unidos. Ofrecía al gobierno y a los sujetos americanos, el derecho al libre tránsito por el Istmo. Empero los Estados Unidos debían garantizar los derechos de soberanía y de propiedad de Nueva Granada sobre el Istmo. Debía velar por la neutralidad de Panamá y velar por el libre tránsito interoceánico. Este tratado resultó obviamente extremadamente beneficioso para los norteamericanos, que constituían la mayoría de los transeúntes hacia la California.

Adicionalmente, los Estados Unidos lograron que Inglaterra firmara el Tratado Clayton-Bulwer (1850), en el cual las dos potencias se comprometían a no disfrutar, individualmente, de la propiedad exclusiva del canal que excavarían en Centroamérica.\*

En 1848, los Estados Unidos fundaron dos compañías navieras, la "United States Mail Steam Line", que cubría la ruta, New York, New Orleans-Chagres (Panamá) en el Atlántico, y la "Pacific Mail Steamship Company", que cubría de Oregon y California-Panamá en el Pacífico, contrarrestando el monopolio marítimo de los ingleses en ambos mares.

Con el descubrimiento fortuito del oro de California, la situación del Istmo cambió radicalmente. Una avalancha

---

\*Para una discusión de estos pactos, en su contexto histórico, se recomienda la obra "Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821-1903) de A. Figueroa Navarro.

humana invadió la estrecha garganta americana tratando de llegar a California, y se encuentran con un Panamá, que no está preparado para recibir ni atender las necesidades de las diferentes nacionalidades que cruzan el Istmo. Hay cambios hasta en la utilización de la moneda, especificándose pagos en oro americano. Bogotá, el centro político y administrativo no se da por enterada de estas necesidades debatiéndose en luchas ideológicas entre liberales (radicales imbuidos en la filosofía de la Revolución Francesa), y los conservadores. Dejan así, la posibilidad de explotación comercial en manos básicamente de extranjeros. Eugenio Marfa de Hostos en su libro, "Mi Viaje al Sur. En el Istmo de Panamá", escribía: "en Panamá... el europeo impone las impertinencias de su civilización jactanciosa; el yankee impone su preminencia impertinente; cada latinoamericano ofende el patriotismo del vecino con la intemperancia insostenible del suyo. Todos están en su casa, excepto el panameño".

"A lo largo de la primera mitad del decimonono, los ideólogos de la oligarquía urbana ligan la noción de bienestar a la realización de una vía transistmica que comunique el Atlántico con el Pacífico. Estiman, asimismo, que, merced al transporte de mercancías e individuos a través de esa estrecha franja de 80 kilómetros, el Istmo se enriquecería mecánicamente, engrosando su población y su "civilización".

En breve, pareciera como si ignoraran los peligros de semejante empresa, habida cuenta de que sería factura de capitalistas extranjeros". (2)

Hasta ese momento la travesía transistmica, se hacía de la forma siguiente: de la costa atlántica se remontaba en bote a lo largo del Río Chagres, hasta la población de Gorgona o Cruces (más de la mitad del trayecto); luego se tomaba el camino colonial de Cruces (un paso empedrado a través de la selva ondulante, y a veces de menos de tres pies de ancho), hasta la Ciudad de Panamá, en el Pacífico (ver mapa #3).

En la porción de Cruces, no eran raros los asaltos, tanto como los robos de mercancía y equipaje. El tránsito por el Istmo era especialmente difícil durante la estación lluviosa (de mayo a diciembre), pero se facilitaba en la estación seca cuando disminuían también las enfermedades y las molestas nubes de insectos. Los pasajeros que cruzaban el Istmo durante la estación seca, gozaban de espléndidas vistas de un territorio selvático especialmente exótico para los europeos; así como podían disfrutar de la Ciudad de Panamá, privilegiadamente situada en una Bahía del Pacífico. Los costos de transportación sin embargo, eran bastante altos, situación que afectó la consecución de mano de obra para la construcción del Ferrocarril\*.

\*Los bogas del Chagres ganaban \$5.00 diarios; los cargueros \$10.00 por persona; el alquiler de una cabalgadura \$25.00.



Con el descubrimiento del oro de California y la avalancha humana que cruzaba el Istmo, se decide la construcción del Ferrocarril de Panamá en 1850, por una Compañía de Nueva York, empresa que estudiaremos en el segundo acápite de este capítulo .

Para 1851, la población del Istmo registra un aumento considerable: 148,108 habitantes. La población de la Ciudad de Panamá, se calculaba en 10,000 habitantes, más una inmensa población flotante. A este período corresponde también un aumento de la mortalidad. "Tal como fue el caso de Portobelo, durante los períodos de las Ferias\*, tal fue el caso también en los años de 1849 a 1854, cuando se produce un recrudecimiento de la patología local debido al congestionamiento súbito de la región del paso transístmico por los viajeros de la California. En esta época, las crónicas y relatos hablan de una morbilidad altísima, de 80% hasta el 100%, lo cual parece exagerado. Se ha creado una leyenda negra sobre la mortalidad entre los trabajadores de la construcción del ferrocarril de Panamá desmentidas por las cifras: en 5 años de construcción se producen 853 muertes, de las cuales 567 conciernen a chinos, 293 a blancos y 140 a negros... La alta mortalidad endémica no sorprende, parece normal, mientras que sólo se destaca, por contraste la hipermortalidad de los períodos de hacinamiento de extranjeros.....

\*Ferias anuales comerciales en Portobelo, a partir del siglo XVI: Durante 40 días la población se transformaba en un inmenso mercado de compra y venta de productos de Europa y Sur América. A partir de dichas ferias, se fue arraigando en los istmeños la utopía periódica de que cada cierto tiempo se daría un auge económico proveniente de nuestra posición geográfica ventajosa.

En efecto, la influencia de la ecología en la morbilidad y en la mortalidad del Istmo en el siglo XIX, se explica por una mayor predisposición de los organismos de poblaciones extranjeras, no inmunizadas contra los agentes patógenos tropicales. Además, las condiciones higiénicas de las aglomeraciones de viajeros y trabajadores son también responsables de una mayor incidencia de enfermedades en ciertos periodos" (3). A este respecto, debemos señalar que en el Istmo, se desató una epidemia de cólera morbo en 1849, y que no desapareció sino el año siguiente en diciembre.

Con el aumento súbito de la población\* la seguridad de los habitantes del Istmo se ve amenazada, aparte de que las luchas intestinas en Colombia obligaban a las guarniciones militares de Panamá a abandonar el Istmo. "Los robos y los asaltos que nunca habían faltado, se multiplicaron de manera tal en el camino transístmico y en las mismas ciudades de Panamá y Colón, que el Director de la Compañía del Ferrocarril, se vió en la necesidad de pedir a la Gobernación que se encargara de garantizar la seguridad de individuos y empresas, pero ésta se manifestó impotente para hacerlo, por falta de personal. Ante la gravedad de la situación las compañías, del Ferrocarril, la de Vapores del Pacífico y el comercio capitalino, crearon una Guardia Pública al mando del norteamericano Ran Runnels\*\* quien con la eficaz colaboración de Carlos Zachrisson y Gabriel Neira, realizó con gran éxito

\*Entre 1855 y 1859, cruzaron el Istmo, 196,000 pasajeros en el Ferrocarril.

\*\*Consultar: Schott, Joseph L., "Rails Across Panama"; Susto Juan A., "La Personalidad de Ran Runnels"; Henderson, Hedda, "Ran Runnels Texas Ranger".

la misión que le encomendaron" (4).

El Ferrocarril trajo mucho movimiento económico al Istmo\*\*\* pero no dejó obras de infraestructura que permitieran continuar el progreso económico después de 1869, cuando se terminó el ferrocarril transcontinental en los Estados Unidos, y por tanto decreció drásticamente el tránsito istmico. A partir de esta fecha hasta la iniciación de los trabajos del Canal Francés en 1880, Panamá, especialmente la zona de cruce vuelve a caer en un estado de letargo económico. Este estado de cosas se repite a la quiebra de la Compañía Universal del Canal Interocéanico (1888), para finalizar al consolidarse nuestra separación definitiva de Colombia (3 de noviembre de 1903), y con el inicio de las obras del Canal de Panamá, por el Gobierno Norteamericano en 1904.

\*\*\*Consular: Mack, Gertle, "La Tierra Dividida", págs. 147-148. Para 1855, el total de los ingresos superaba los 8,000,000. De 1855 a 1867 el oro transportado por el ferrocarril alcanzó la cifra de los 750,000,000.

## B. EL FERROCARRIL DE PANAMA

"En carta a Carlos V, fechada en el mes de abril de 1525, el Gobernador de Castilla de Oro, Pedro Arias de Avila, se refería "al estrecho dudoso", como a la vía acuática natural que suponía comunicaba a los Océanos Atlántico y Pacífico, a través del Istmo Centroamericano. Y era dudoso porque nadie había visto tal canal, no obstante la diligente búsqueda. El hallazgo del legendario estrecho constituyó el interés principal de los viajeros españoles durante las tres primeras décadas del siglo XVI.

Colón creía firmemente en él. Murió convencido de que las Islas del Caribe se alineaban frente a las costas del rico Catay, y que, en un punto cercano a esas islas, un estrecho, conducía al Océano Indico. Creyendo al mundo más pequeño de lo que en realidad es, nunca se imaginó que un continente inexplorado y un anchuroso océano se interponían entre sus naves y el verdadero Oriente" (5).

En 1527, el Capitán Hernando de la Serna y el piloto Pablo Corzo, exploraron el Río Chagres hasta el Atlántico y el Río Grande, en el Pacífico, con el objeto de hacer más viable la comunicación por el Istmo, que iba adquiriendo cada día mayor importancia. En 1534, se encomendó a Pascual Andagoya, que realizara los estudios para la comunicación interoceánica a través del Istmo. El plan propuesto desde entonces era el usar las aguas del Chagres, navegable hasta Cruces, y hacer luego la conexión con el Río Grande a pocas

leguas de Panamá. Andagoya contestó al Rey que, "todo el oro del mundo no bastaría para llevarlo a feliz término, especialmente con la clase de ayuda que los naturales pueden brindar. Lo más práctico que puede hacerse es despejar el Chagres hasta la costa, lo que dejaría cerca de cinco leguas para ser atravesadas por caminos de tierra hasta Panamá". Para la construcción y mantenimiento de este camino, Andagoya estimaba que una cuadrilla de 50 negros sería suficiente.

El Camino de Cruces, y la vía del Chagres, se utilizaron durante todo el siglo XVI y XVII. A principios del siglo XVIII se abandonó esta ruta, sustituyéndola por la del Cabo de Hornos que aunque mucho más larga, los comerciantes del Sur, especialmente los peruanos, consideraban más segura. La ruta de Panamá, fue abandonada por el temor a la piratería y por lo accidentado de la travesía. Sin embargo, esta continuaba siendo la ruta geográfica más corta. Durante el siglo XIX, se revivió la idea de crear una comunicación interoceánica por Centroamérica, a través de Nicaragua o Panamá, pero ninguna empresa se concretizó, sino hasta la construcción del primer ferrocarril interoceánico o el Ferrocarril de Panamá (1850-1855).

Se puede escribir mucho acerca de las vicisitudes de la construcción del Ferrocarril, pero trataremos de dar un panorama general de lo acontecido haciendo énfasis especial,

como dejamos anotado antes, en el factor humano que intervino en tan magna empresa, aspecto directamente ligado a nuestro tema de estudio.

Durante el siglo XIX, fueron varios los intentos por construir una vía férrea, podemos destacar que en 1835, un coronel retirado de los Estados Unidos, Charles Biddle, solicitó permiso al gobierno de Nueva Granada, para construir el ferrocarril pero la muerte lo sorprendió sin haber concretizado trabajo alguno. En 1841, Silvano S. J. Joly Blazón de Sablá, un noble francés radicado en la Isla de Guadalupe, obtiene permiso para realizar exploraciones. Con este fin contrata dos ingenieros y en 1845, funda la "Compañía de Panamá", con el objeto de construir la vía férrea. En 1846, se firma un contrato entre la Compañía y el Gobierno siendo Mateo Klein, representante de la primera. Sin embargo, tal contrato se declaró nulo, en 1849, ya que los accionistas no pudieron poner la fianza de 600,000 francos exigidos para tal fecha.

Siendo William Henry Aspinwall, el representante de la Pacific Mail Steamship Company, pareció interesarle la idea del ferrocarril de Panamá, y para tal efecto fundó la "Compañía del Ferrocarril de Panamá", en consorcio con John Lloyd Stephens\* y Henry Chauncey. El 15 de abril de 1850, la compañía firma el Tratado Stephens-Paredes, que fue ratificado por el Congreso Neo-granadino, el 29 de mayo del mismo año. Era un tratado ampliamente beneficioso para el consorcio y que les daba de plazo seis años y cuatro meses para terminar la obra una vez ratificado el Tratado.

\*Stephens aparte de hombre de empresa, abogado, fue arqueólogo aficionado y publicó un libro clásico sobre la cultura maya: "Incidentes de Viaje en Centroamérica, Chiapas y Yucatán".

La compañía designó a Goerge M. Totten y a John C. Trautwine, para ejecutar la obra. Totten había de resultar la figura clave de todo el proceso. La elección de estos dos profesionales no fue al azar. Ambos habían construido el "Canal del Dique", que unía el Río Magdalena con el Mar Caribe en la región de Cartagena. Conocían la geografía y los recursos humanos y materiales con los cuales podían contar.

En mayo de 1850, "los señores Trautwine y Baldwin, dieron el primer golpe en esta gran obra. Sin ceremonia imponente se inauguraron los trabajos. Dos ciudadanos americanos, hacha en mano, saltaron de una canoa nativa en una isla desolada (Manzanillo)\* de la Costa Atlántica, y con media docena de indios que abren una trocha, derriban los primeros árboles" (6).

Resulta interesante anotar la descripción que de la geografía de la línea hace F. N. Otis: "El carácter y la posición geográfica del lugar a través del cual la línea férrea debía cruzar era tal, que aún los emprendedores más rudos fruncirían el ceño al intentar su construcción. Las primeras trece millas comenzando en Navy Bay\*\* corrían a través de una profunda ciénaga, cubierta de una selva espesa, llena de malaria y con abundantes especies de animales salvajes, reptiles e insectos venenosos conocidos en los trópicos.

\*Isla donde se levantaría la ciudad Aspinwall, luego llamada Colón  
 \*\*Bahía de Limón.

Más adelante, aunque parte de la tierra era tan despejada y bella que los nativos la llamaban Paraíso, la mayor parte de la línea continuaba a través de un suelo abrupto, con empinadas colinas, con lagunas salvajes, ríos turbulentos y torrentes montañosos furiosos, hasta que se alcanzaba la cima desde donde se descendía abruptamente a las costas del océano Pacífico" (7).

Apenas iniciada la obra, el Coronel Totten se va a Cartagena, a conseguir obreros, ya que consideraba que los nativos del Istmo, mezcla de Españoles, Indios y Negros, eran muy indolentes y poco acostumbrados al trabajo como para confiar en ellos". Esta opinión la deja entrever Pascual de Andagoya, en el pasaje anteriormente citado. Se tenían que importar, hombres, materiales y provisiones desde muy lejos, pero todas estas inconveniencias no parecían desalentar a los empresarios.

Para el 1 de junio de 1850, Totten había regresado con 40 nativos descendientes de viejos esclavos, "un grupo pacífico y laborioso que habían demostrado su valor como fuerza de trabajo en las obras realizadas en Cartagena". Estos trabajadores fueron acomodados en dos viejos barcos anclados en la Bahía de Limón, ya que las condiciones de la Isla de Manzanillo, no se prestaban para la construcción de viviendas. Estos barcos ofrecían las mínimas condiciones para vivir. De noche, cansados, los trabajadores se asfixiaban de calor bajo cubierta o no podían dormir por las picadas de mosquitos



si permanecían sobre ellas. Además el constante balanceo mantenía a la mayoría de ellos mareados. Los efectos del clima, del esfuerzo de trabajo y de las fiebres maláricas pronto redujeron la fuerza laboral a la mitad. A finales de junio Totten tiene que volver a Cartagena por más hombres, regresando en agosto con 50 más. Los efectos de la malaria, especialmente durante la estación lluviosa, eran devastadores. Si no morían a causa de ella, la mayoría pasaban largos períodos incapacitados. Poco a poco la Compañía del Ferrocarril comenzó a construir cabañas para los empleados, algunas de tipo palafítico, en un esfuerzo por controlar los efectos de las enfermedades y mejorar las condiciones de vida. Se contrató al Dr. J. A. Totten, hermano del Ingeniero Jefe, con el fin de que dirigiera el funcionamiento del hospital.

A medida que las obras avanzaron llegaron obreros y mecánicos de Jamaica, Cartagena y los Estados Unidos. De Nueva Orleans llegaron 50 irlandeses. En agosto de 1850, las obras habían comenzado en Gatún y la planilla alcanzaba de 300 a 400 hombres. Sin embargo, aparte de las ausencias por las enfermedades la desersión era importante.\*

Resulta interesante la descripción que de la situación del Istmo en los años de la California hizo el Gral. Joaquín Posada Gutiérrez, en su folleto "El Ferrocarril de Panamá",

\*Nada se sabe sobre las condiciones de trabajo de los obreros del Ferrocarril en materia de horas, salario, prestaciones, etc. Tampoco se pueden deducir de los escuetos informes financieros anuales o de las actas de la Junta de Directores.

publicado en 1857. "Tantos pasajeros, comerciantes, especuladores de menor cuantía, logreros, jugadores, gariteros, rateros, ladrones, asesinos cayendo repentinamente sobre un país pobre que no estaba preparado, ni para ayudar al bien, ni para prevenir el mal, causaron un trastorno general. Las costumbres sufrieron una sacudida violenta de que se resentirán por largo tiempo; la dulzura y suavidad de carácter de pueblo, se hundieron en un pozo profundo cavado por la avaricia; la caridad cristiana espantada, voló al cielo...

Para la Compañía del Ferrocarril, para el adelanto de la obra, un orden de cosas semejante vino a ser una verdadera calamidad; el valor de todas las cosas se centuplicó; los trabajadores que con grandes gastos se llevaban de otras provincias de Nueva Granada desertaban por bandadas a trabajar, -y algunos a robar- como bogas en río; a las mismas estaciones de la Compañía iban a sonsacarse los que podían conservarse, por lo regular labradores, para llevarselos a las haciendas abandonadas, por los antiguos colonos, que como todos se precipitaban al centro del movimiento en busca de la riqueza pronta y fácil que era idea fija, el delirio, el frenesí de grandes y chicos, blancos y negros, hombres y mujeres, viejos y niños; los víveres escasearon y lo poco que se conseguía era a precio de oro; y para colmo de contradicciones, la anarquía moral y social que era reina de la situación, penetró en toda la línea del trabajo, de modo que el desorden se produjo en proporciones alarmantes;

los abusos y los excesos se multiplicaban bajo diferentes formas; el juego, la embriaguez y las riñas sangrientas y frecuentemente homicidas, principalmente en las estaciones en contacto con el río Chagres o en los puntos donde los pasajeros tomaban las mulas, era lo menos que había que soportar" (8).

Durante la estación seca de 1851, regresaron muchos al empleo y se adelanta la obra de la costa a Gatún. A fines de año ya se puede usar la vía hasta ese punto y las acciones que habían comenzado a bajar alarmantemente recuperan su valor y lo aumentan. En febrero de 1852, inauguran formalmente la ciudad de Aspinwall, en la Isla de Manzanillo, la que más tarde sería rebautizada como Colón por las autoridades neo-granadinas. Para el mes de julio la vía férrea llega a Barbacoas y se enfrenta el problema de salvar el Río Chagres. Llegado este momento se comienza a importar cientos de obreros para continuar la obra, se traen principalmente irlandeses que no soportan los rigores del clima. La obra comienza a sufrir un atraso considerable y en 1853, los directivos de la Compañía en Nueva York, deciden traer obreros de todas partes del mundo: irlandeses, culíes hindostanos, chinos, ingleses, franceses, alemanes y austriacos llegando a tenerse cerca de 7,000 hombres trabajando. Es este el momento cuando se decide la suerte del contingente de chinos a los cuales dedicamos nuestro estudio.

Muchos de los obreros irlandeses y franceses, tuvieron que ser reembarcados porque no soportaban los rigores del clima y fueron sustituidos por jamaicanos, que junto con los norteamericanos, parecían resistir mejor. Lo mismo sucedió con los chinos como podremos ver en el capítulo III.

En enero de 1854, se había alcanzado Summit, el punto más alto, y a partir de este lugar se comenzó a trabajar en las dos direcciones. Los chinos llegaron dos meses después para participar en los trabajos de esta zona. Así, en la medianoche del 27 de enero de 1855, se colocó el último riel del Ferrocarril transístmico. Al día siguiente cruzó la primera locomotora de un océano a otro en un trayecto de 47 millas. Tal como dijo Totten, en misiva a los Directores de la Compañía, "las dificultades han sido de otra naturaleza y no se notan en la línea férrea", refiriéndose a los problemas humanos que confrontaron.

#### REFERENCIAS

- 1- Figueroa Navarro, Alfredo, "Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821-1903)", pág. 259.
- 2- Figueroa Navarro, Alfredo, *idem.*, pág. 260
- 3- Jaén Suárez, Omar, "La Población del Istmo de Panamá del Siglo XVI al siglo XX", pág. 121.
- 4- Meléndez, María J., Prólogo de la 7 edición en español del libro de C. D. Griswold, "El Istmo de Panamá y lo que vi en él", pág.XXV.
- 5- Mack, Gerstle, "La Tierra Dividida", pág. 3.
- 6- Otis, Fessenden N., "Illustrated History of the Panama Railroad", pág. 26.
- 7- Otis, Fessenden N., *idem.*, pág. 21.
- 8- Posada Gutiérrez, Joaquín, "El Ferrocarril de Panamá" (opúsculos). Citado por E. J. Castellero en su libro "El Ferrocarril de Panamá y su Historia", págs. 11-12.

CAPITULO

III

LOS TRABAJADORES CHINOS DEL FERROCARRIL

## A. LLEGARON LOS CHINOS

El presente capítulo trata de la historia de los chinos que llegaron al Istmo contratados para la construcción del Ferrocarril. Los dos capítulos anteriores intentan conformar un marco de referencia para este tercero.

Las fuentes consultadas para lograr este intento de reconstrucción histórica distan mucho de ser precisas, y algunas de ellas, son contradictorias. Se refieren a la llegada de los chinos en forma anecdótica y su inclusión particular dentro del relato de la construcción de la vía férrea, se debió básicamente por la alarmante ola de suicidios que se dió entre ellos.

Encontramos contradicciones a partir de su salida de China, de dónde vinieron, cuántos vinieron, en cuántos barcos, cuántos llegaron vivos, cuántos murieron, por qué y cómo murieron, qué se hizo con los chinos sobrevivientes, etc.

Decidimos ir colocando cronológicamente la información recopilada, haciendo comentarios sobre ésta en forma de pie de nota, donde el material lo permitía. Esto es así en relación con los documentos extraídos de las Actas de Junta Directiva y del Comité Ejecutivo de la Compañía del Ferrocarril; así como también con las notas periodísticas. El relato de lo que sucedió en el Istmo fue extraído de las obras existentes, que como dijimos arriba son fuentes inexactas y tratan el tema en su aspecto más dramático, pero no exploran el fenómeno de la migración china en detalle. Este es un intento de escribir una vez más la historia de este pasaje, añadiendo documentación inédita.

"1 de julio de 1853

Reunión de la Junta Directiva

Presentes los señores Young, Coit, Lamar, (ilegible), Ludlow, Bartlett, Comstock, Aspinwall, Woolsey y el Vice Presidente, Sr. Center.

...El asunto de obtener un suministro de trabajadores para el Istmo fue discutido y con permiso de la Junta, el Secretario leyó un escrito expresando sus puntos de vista de que los trabajadores podían ser obtenidos por vía directa de Irlanda<sup>1</sup> por moción del Sr. Coit se resolvió:

Que el asunto de la obtención de trabajadores para el uso de la Compañía del Istmo, de China o la Gran Bretaña o de ambas, sería referido al Comité Ejecutivo con poder para establecer los arreglos que consideraran aconsejables con el fin de lograr tal propósito...

Francis Spies

Secretario".

---

1. "En ciertas épocas (mitad de 1853), habían empleado varios cientos de hombres; eran Irlandeses en su mayoría e incapaces de tolerar los efectos del clima, y siendo muy mal tratados, su número se redujo rápidamente por las enfermedades y la muerte. El contratista se encontró incapaz de cumplir con el contrato por el precio fijado", tomado de F. N. Otis, "The Illustrated History of The Panama Railroad", 1862, pág. 34.



"8 de julio de 1853

Reunión del Comité Ejecutivo

Presentes los señores Aspinwall, Woolsey, Lawrence, Bartlett, Lamar y Coit. El Presidente.

El Presidente... (sigue un balance de ganancias sobre transportación)...

Llegado a este punto se sugirió que el asunto de la obtención de un suministro de obreros, tal como lo había solicitado en su comunicación el Sr. Spies, y que había sido leído en la Junta, debía ser discutido...<sup>2</sup>

Por moción se resolvió designar al Sr. Spies, el Agente de la Compañía en Gran Bretaña, con un salario que no excediera los \$2,500 anuales, más gastos pagos, con el propósito de enviar una fuerza de trabajadores al Istmo bajo las instrucciones que se le pudieran entregar ahora o le fueran transmitidas posteriormente...<sup>3</sup>

Por moción se resolvió que se designaría un Agente que fuera al Istmo bajo instrucciones especiales del Sr. Totten, para obtener trabajadores de aquellas regiones de Suramérica y que no interfieran con los arreglos hechos por el Sr. Story...<sup>4</sup>

Por moción se resolvió que el Sr. H. A. Coit y el Sr. G. B. Lamar, sean designados como una Comisión especial con autoridad para contratar, con parte responsable, el embarque de culies de China para el Istmo.

W. H. Aspinwall  
Secretario".

2. En 1853, las obras del ferrocarril se habían atrasado bastante debido a que no se había cumplido con el contrato (firmado por Minor C. Story\*\*\*), y en algunos momentos la obra

"16 de septiembre de 1853

Reunión del Comité Ejecutivo

Presentes los señores Lawrence, Coit, Bartlett, el Presidente y el Sr. (ilegible).

...Se consideró la carta del Sr. Totten de 1 de septiembre, particularmente, la parte que hace referencia a la obtención de obreros para el Istmo, el Comité decidió no hacer ninguna alteración en cuanto a las instrucciones giradas al Sr. Center, en cuanto a obtener 1,000 hombres y cierta cantidad de mecánicos y decidió enviar extractos de la carta del Sr. Totten sobre el particular en conjunto con su designación, al Sr. Center.<sup>6</sup>

Francis Spies  
Secretario".

---

se había detenido casi totalmente. Esto se debió en parte al fracaso sufrido al intentar construir un puente sobre el Chagres de madera, que no resistió la primera creciente del río. En este período estaban empleados varios cientos de obreros, especialmente irlandeses.

3. Observemos que al Comité Ejecutivo, realmente le urgía la contratación de obreros de todas partes del mundo y enviaba a toda prisa Agentes a reclutarlos aún sin instrucciones precisas.

4. Minor C. Story, había celebrado un contrato a mediados del año de 1852, con la Compañía del Ferrocarril. Los costos de la vía habían sido tan altos que ésta última decidió terminar la obra por el sistema de contrato, fórmula que falló y decidieron resolver el problema empleando cuantos obreros pudieran.

5. No se sabe por qué pero el Agente que contrató finalmente

"24 de marzo de 1854

Reunión de la Junta Directiva

Presentes los señores Hoadley, Aspinwall, Bartlett, Chauncey, Coit, Kemble y (ilegible).

...El Presidente señaló a la Junta que hasta donde él era consciente, el asunto de disponer de los chinos que pudieran enfermar en su empleo en el Istmo, no había sido hasta ahora considerado. Se discutió un poco y se sugirió que probablemente se podría hacer algún arreglo para cuidar de ellos en una de las islas de la Bahía de Panamá...<sup>7</sup>

Francis Spies

Secretario".

---

al grupo de culíes fue Samuel W. Comstock (Director en la Pacific Mail Steamship Co., y de la Compañía del Ferrocarril de Panamá), "El Sr. Comstock, agente representante de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, ofreció \$70 por cada uno de los obreros transportados a Panamá, y colocar 700 a bordo... El barco, el Wilhelmsburg (bajo bandera de Oldenburgo), estaba registrado como de 900 toneladas, y de acuerdo con el Acta Británica de Pasajeros, no podía transportar más de 450 emigrantes. Pero 700 pasajeros a \$70 cada uno equivale a 450 a \$109. Y esta última suma es la que se le podría ofrecer para dejar arreglado el asunto". J. T. White, agente de emigración para las regiones Coloniales y Comisionados de Emigración. Hong Kong, 10 de diciembre de 1853, "Emigration", 1858, pág. 11. Tomado del libro Hosea Morse, International Relations of Chinese Empire, s.f. Como podemos observar se utilizó un barco británico, tal vez con el propósito de obviar la ley y poder embarcar más culíes en una misma nave. Queda

"WEEKLY STAR"<sup>8</sup>LUNES, 3 de abril de 1854Noticia del Miércoles 29 de marzo de 1854El Ferrocarril

El barco clíper Sea Witch es esperado aquí diariamente con un gran cargamento de trabajadores chinos, quienes serán inmediatamente colocados en la línea de operaciones.<sup>9</sup>

Noticia del Viernes 31 de marzo de 1854Llegaron los chinos

En la mañana de ayer el barco clíper Sea Witch ancló en nuestra bahía, después de 61 días desde Swatow con 705 trabajadores chinos para el Ferrocarril. Durante el viaje murieron 11 pasajeros."<sup>10</sup>

---

establecido además, que la contratación se realizó en Hong Kong, mediante agentes británicos, y que cada culí costó finalmente \$109.00.

6. Como vemos muchas de las recomendaciones del Coronel Totten, eran ignoradas por los Directores en Nueva York, actitud que se repitió con respecto a los chinos y trajo fatales consecuencias.

7. La observación del Presidente obedecía seguramente al hecho de que la mayoría de los trabajadores de la vía férrea enfermaban, y a que la Compañía había construido un hospital en la Isla de Taboga, al que se había hecho mención en dicha reunión.

8. El semanario Weekly Star, se publicaba todos los lunes y recogía las noticias de la semana. En mayo del mismo año se fusionaron dos diarios con el nombre de "The Weekly Panama Star and Herald". En Colón se publicaba el "Aspinwall Courier" subsidiado por la Compañía del Ferrocarril. En español se

"WEEKLY STAR"

Lunes, 17 de abril de 1854

Noticia del martes, 11 de abril de 1854 (Tomada del Aspinwall Courier del martes 11 de abril).

El Ferrocarril (Noticia abreviada.)

La Compañía del Ferrocarril, anuncia que actualmente tiene trabajando en la línea de operaciones 5,000 obreros, y que espera tener 6,000. 11

---

publicaban "El Panameño", "La Crónica Oficial" y "El Correo del Istmo", cualquier noticia que se publicara en estos últimos, era comentada o reproducida por la prensa inglesa. (Tomado del trabajo "El Suicidio de los Chinos, un ensayo en Psicohistoria", de L. A. Picard-Amf y M. J. de Meléndez, 1979).

9. Como podemos observar, había expectativa en el ambiente acerca de la llegada de los chinos. Por anotaciones extraídas de los libros de Emigración del gobierno británico, debemos suponer que este no fue el primer grupo de chinos que llegaba al Istmo. Está consignado que en 1852, salieron 300 emigrantes chinos hacia Panamá, muriendo 72 en el viaje, esto es, un 24%. (Cónsul D. B. Robertson to Foreign Office, Hong Kong, 10 de noviembre de 1854, "Emigration" 1855, pág. 1). De este primer grupo de chinos no se tiene noticia alguna. Probablemente se sumaron a los trabajadores del Ferrocarril, pero ni los archivos de la Compañía, ni en los libros de historia de Panamá, se anota su llegada. En 1853, se señala otro grupo de chinos con destino a Panamá, esta vez eran 425 de los cuales murieron 96 o sea un 23%. (Emigration, idem). Este segundo grupo no debe ser confundido con los chinos de nuestro estudio, porque no corresponden en número, ni a los vivos, ni a los muertos. Otra posibilidad de explicación, puede resultar

del hecho de que hayan sido embarcados hacia Panamá, pero siendo el destino final Perú, por ejemplo. Este procedimiento no era raro y se dió durante todo el período migratorio.

10. Analizando las noticias, vemos que los chinos llegaron al Istmo en la mañana del 30 de marzo de 1854, después de una travesía de 61 días, que debe ser considerada como extraordinaria, ya que la mayoría de los barcos se tomaban de 75 a 100 días para llegar a California y cerca de 120 para llegar a Perú. Nos llama la atención que se mencione el barco "Sea Witch", ya que los registros ingleses se anotaba el "Wilhelmsburg". Sabemos sin embargo, que el grupo de chinos no llegó en un sólo barco sino en tres y uno de estos pudo ser el "Wilhelmsburg". Tampoco coincide la información periodística con el lugar de procedencia. Dice que provenían de Swatow, cuando los arreglos se hicieron con las autoridades inglesas de Hong Kong. (Algunos autores, señalan que los chinos eran traídos de este puerto.) Pero tampoco resulta extraño que hayan obtenido algunos culies en Swatow, ya que la cantidad que llegó resultaba ser mayor a 700, que fueron registrados por las autoridades de Hong Kong.

Picard-Amf y M. J. Meléndez, citan una nota periodística que dice: "El barco "Sea Witch", después de 61 días desde Swatow, comandado por el Capitán G. W. Fraser; con el Dr. Dorrance, como cirujano, ancló ayer (30 de marzo) en la Bahía, con 705 chinos. El "Sea Witch", hizo una travesía de primera clase y tan perfectas eran las condiciones para los pasajeros, que sólo murieron 11 durante la travesía y desembarcaron 701 con buena salud y 4 inválidos. Son hombres de buena presencia y se nos dijo que se habían comportado sumamente bien durante el viaje" (pág. 7)

Con respecto al buen comportamiento de los chinos vemos que el temor a los motines era grande. Nos llama la atención que siendo el "Sea Witch" un barco de bandera norteamericana siguiera las indicaciones del Acta Británica de Pasajeros, que exigía un médico a bordo para atender las necesidades de los emigrantes.

Sobre el "Sea Witch" podemos decir algunos detalles, tomados del libro de Joseph L. Schott, Rails Across Panama: "Temprano en la mañana del 30 de marzo de 1854, los argonautas sobrios y correctos que escogieron el pasearse por el malecón de la Ciudad de Panamá, en lugar de perder su tiempo en las cantinas y casas de juego se vieron recom-pensados en sus virtudes por la vista del cliper Sea Witch que entraba en la bahía. El Witch, perteneciente a la línea Howland and Aspinwall, tenía 192 pies de largo con mástiles muy altos y un mascarón de proa en forma de dragón negro.

Botado en 1846, para el comercio con China, ya en 1854, era un barco famoso. El Sea Witch fue el primero que navegó de Nueva York a San Francisco, a través del Cabo de Hornos en menos de cien días. Rompió dos veces el registro de velocidad entre Cantón y los Estados Unidos, lo que no fue igualado por ningún otro barco en la misma ruta.

Muchos de los curiosos, deseosos de liberarse un poco de su aburrimiento remararon para ver de cerca el ballo navío y sufrieron una desilusión. El Witch estaba muy sucio y hedía como barco negrero. Había cubierto la ruta de Cantón a Panamá con sus bodegas llenas de culíes chinos. Pronto se le unieron en la bahía otros dos barcos, igualmente sucios y hediondos cargados de orientales" págs. 176-177.

Como podemos observar la noticia periodística citada por Picard-Amf y M. J. de Meléndez, es desmentida por Schott al describir las condiciones reales de los barcos y tal vez lo de admirar fuera que no hubieron muerto más. Otis, Tomes, Castellero, y otros autores nos dicen que fueron 1,000 los chinos contratados. Robert Tomes, en su libro "Panama in 1850" escrito en 1855, escasamente un año después de la llegada de los chinos nos habla de más de 800. Dice: "El viaje fue tolerablemente afortunado, y los chinos soportaron sus fatigas y sufrimientos con gran paciencia, entusiasmados por las perspectivas de alcanzar tierra extranjera, ya que habían sido tentados por las descripciones maravillosas de los traficantes de seres humanos, quienes liberalmente les habían prometido riqueza y felicidad. Dieciseis murieron en el viaje, y fueron echados al mar. Poco después, de los ochocientos sobrevivientes que habían desembarcado, treinta y dos cayeron enfermos y en menos de una semana 80 más habían caído también. Los intérpretes que los acompañaban, atribuían esta rápida postración a la necesidad habitual de opio", pág. 119. Como vemos, si nos atenemos a las noticias periodísticas la suma no coincide, ya que habrían embarcado 716 pasajeros. Tenemos que aceptar que la suma real oscilaba entre los 700 anotados por las autoridades inglesas y los 1,000 que citan muchos autores. Lo que sí es patente es que la exactitud de los datos sobre la población de trabajadores que se trafa al Istmo, su procedencia y sus datos generales no eran importantes. La realización de la obra era más importante que el elemento humano que la realizaba. 11. Tan pronto como llegaron los chinos, Totten los colocó en la línea de trabajo, concentrándolos especialmente, en la porción de Gorgona y Obispo. El campamento de los culíes fue establecido en Matachín, lo más lejos posible del campamento de los irlandeses que habían desarrollado gran animosidad contra los chinos. Sin embargo, sabemos que para ese entonces se trabajaba la línea en las dos

---

direcciones y que algunos chinos fueron ubicados en la Estación de Peña Prieta, en la Bahía de Panamá. Quisiéramos dejar anotado que en el contrato Stephens-Paredes, no se hace alusión directa a la posibilidad de contratar personal extranjero para las obras del ferrocarril, sólo hay una cláusula que indirectamente lo pudiera implicar:

"Artículo 14: Queda igualmente la Compañía en libertad de escoger el modo de proceder que le pareciere mejor para la construcción y los trabajos del camino de carriles de hierro, con tal que el quede concluido de manera que los viajeros y mercancías que transiten por el, sean transportados, a lo más tarde, en doce horas del uno de los Océanos al otro y recíprocamente".



## B. LA MUERTE EN MATACHIN

La historia de lo que sucedió después de la llegada de los chinos al Istmo, no está documentada directamente en ninguna publicación. El relato más detallado lo encontramos en el libro de Joseph L. Schott, antes citado, quien afirma haber consultado todas las publicaciones sobre el tema en la "Panama Collection", de la Biblioteca de la Zona del Canal y en el Archivo Nacional de Washington. Sin embargo, el libro no tiene citas de referencia bibliográficas que pueden conducir al investigador hasta la fuente original de la información. El libro de Schott es novelado.

Ambas fuentes de referencia bibliográficas, fueron consultadas por nosotros y consideramos que de la Biblioteca de la Zona del Canal, el libro que más datos tiene resulta ser el de Robert Tomes, también ya citado, "Panama in 1850", de especial valor, ya que fue escrito un año después de la llegada de los chinos, con motivo de la inauguración del Ferrocarril. Tomes, fue invitado por David Hoadley, Presidente de la Compañía, en su calidad de periodista con el fin de que escribiera sobre el acontecimiento. Tomes hace un relato del suicidio de los chinos. que se repite en muchos otros libros como el de Albert Edwards, "Panama, The Canal, The Country and The People" (1912).

Otra fuente indispensable sobre el tema de la construcción del ferrocarril, es el libro de Fessenden N. Otis,

pero no abunda en el asunto de los chinos. Este libro, y su breve pasaje sobre los trabajadores del ferrocarril es ampliamente citado.

En nuestra búsqueda en los Archivos Nacionales de Washington, especialmente en su sección en Maryland, donde se encuentran los libros de Actas y Documentos de la Compañía del Ferrocarril de Panamá, no encontramos las cartas personales a las que hace referencia Schott en su libro, especialmente entre los funcionarios en el Istmo y los Directivos de Nueva York. Después de la muerte de los chinos es que aparecen algunos comentarios marginales en las actas tanto como en las notas periodísticas de los diarios panameños sobre el asunto.

Tomando en cuenta estas limitaciones, pasaremos a describir los sucesos, tal como lo relatan los autores consultados, que vuelvo y repito son fuentes secundarias.

Una vez que los chinos llegaron al Istmo, fueron ubicados en el poblado de Matachín, en la confluencia del Río Obispo y Chagres. Esta población actualmente no existe, ya que al represar el Río Chagres, para formar el Lago Gatún, durante las obras del Canal quedó bajo las aguas (ver mapa #4). "El poblado era una estación de paso y construyó (Totten)\* en el una oficina de pasajeros tanto como un sistema de rieles paralelos para que los trenes que viajaban en ambas direcciones

\*El paréntesis es mío.

podieran cruzarse. Durante el período en que la vía terminaba en Matachín los residentes locales se beneficiaban económicamente del tránsito de pasajeros manejando pequeñas tiendas en sus chozas, vendiendo frutas, pasteles y dulces. Habían varias cantinas que ofrecían cerveza inglesa y claret francés". (1)

Refiriéndose al lugar, Armand Reclús nos dice: "Los días 3 y 4 dormimos en Matachín\*, donde se encuentra la bifurcación del camino de hierro que sirve para las maniobras de la locomotora de refuerzo que ayuda a los trenes a subir hasta la cañada de Culebra. Sobre la línea no se encuentra ni siquiera una placa giratoria. Aquel pueblo cuenta con un buen número de casas; pero los únicos medios de subsistencia de que dispone son la venta de frutos y las ganancias que obtienen con los viajeros que atraviesan el Istmo. La indolencia de los habitantes es grande, y el posadero que nos recibió con gran reserva, y como por gracia, pues grandemente temía que se hospedaran en su casa unas personas a las que suponía bastante más exigentes que los negros del país". (2)

Según Schott, Totten tuvo que colocar el campamento de los chinos lejos del campamento de los irlandeses ya que a éstos les molestaba la presencia de los culíes, especialmente sus hábitos: "Al terminar la faena del día, regresaban al campamento y luego de lavarse con agua caliente y jabón, se ponían ropa limpia y se rociaban con aguas perfumadas, antes

\*Obsérvese que en 1878, cuando Reclús escribe esto, se le conocía al lugar como Matachín, en lugar de Matachín por asociación con la muerte de los chinos. Matachín aparecía ya con ese nombre en los mapas de 1678, y se refería a Matarife o Carnicero, ya que era una región de potreros.

de comer. Por la noche se sentaban alrededor de una hoguera a tocar melodías extrañas e instrumentos de cuerda, o conversaban mientras fumaban y jugaban largas partidas de Fan-tan...

La calidad del trabajo de los chinos entusiasmaba a los jefes de la construcción, pero enfurecía aún más a los irlandeses. Los picos extraían pequeñas cantidades de tierra y los carretilleros acarreaban menos cantidad de tierra que los compañeros de otras nacionalidades, pero trabajaban más consistentemente, sin descansos para fumar o chismear... Dos o tres veces al día aparecía un cocinero acarreando en sus hombros un largo palo del cual pendían dos teteras. Cada culí tomaba una pequeña taza y regresaba al trabajo. Como regla la cantidad de trabajo logrado al finalizar el día excedía por comparación al grupo de trabajadores blancos". (3)

Desconocemos las condiciones contractuales bajo las cuales los chinos vinieron a trabajar a la Compañía del Ferrocarril, pero la mayoría de los autores sostienen, que la Compañía trató de ofrecer el máximo de comodidad que era posible, para ese tiempo y para la mentalidad del jefe anglosajón. Sin embargo, parece una contradicción que al mismo tiempo digan que los contratos eran similares a los establecidos para los negros que los ingleses enviaban a Virginia y Georgia. Podemos sin embargo, referirnos a los contratos firmados con los culíes enviados a Cuba y Perú (ver anexos #1 y 2), si

quisiéramos conocer realmente lo infame de las condiciones que estos contratos implicaban. Además, debemos ser plenamente conscientes que los culfes no provenían de regiones selváticas, o que llevaban una vida de recolectores en su país de origen. Habían crecido dentro de una estructura social sofisticada y por muy desarraigados que pudieran estar estaban inscritos dentro de una nación muy distinta a las diferentes regiones americanas donde fueron enviados. El choque interno y externo debió sacudir toda la rica o pobre estabilidad psicológica de estos grupos emigrados. Como dice Tomes: "estos pobres diablos del Celeste Imperio se habían vendido a sí mismos involuntariamente al servicio del ferrocarril, perfectamente ignorantes del país hacia donde se dirigían, y de las desgracias que les esperaban". (4)

Al decir de Schott los términos del contrato de trabajo incluían derecho a una alimentación especial compuesta de ostras secas, pulpo, retoños de bambú, galletas dulces de arroz, repollo salado, fideos, té, arroz de montaña y una ración diaria de opio..." (5) Cualquiera que haya leído la situación de los culfes en América Latina, pondría, sin vacilar un instante, en duda esta afirmación. Tales exquisitesses, no dudo que se las hayan ofrecido, pero que las cumplieran es otra historia.

Entramos, pues, en el problema del consumo de opio entre los chinos que emigraron. Existen dos posiciones discernibles

entre los autores consultados: 1) que los chinos comenzaron a enfermarse, aproximadamente un mes después de iniciadas sus labores y que los intérpretes consideraban que se debía a la falta que les hacía el opio (Tomes, Edwards, Castellero), que la droga fue distribuida con excelentes resultados, pero que posteriormente dada la Ley Maine, que prohibía el uso de la droga en el Estado de Nueva York, se suspendió el suministro cayendo en tal estado de desesperación que muchos optaron por el suicidio; ó 2) que siendo distribuida la droga, cuando la Compañía tuvo conocimiento de lo que le costaba, la suspendió provocando un estado de desesperación que los llevó a muchos al suicidio (Schott, Picard-Amí et. al.) Vemos lo que nos dice Tomes al respecto: "Poco después, de los ochocientos sobrevivientes que habían desembarcado, treinta y dos cayeron enfermos, y en menos de una semana, 80 más habían caído también. Los intérpretes que los acompañaban, atribufan esta rápida postración a la necesidad habitual de opio. Se les distribuyó entonces la droga, con el magnífico efecto de estimularlos y de esta forma dos tercios de los enfermos se levantaron y comenzaron a trabajar. Se promulgó prontamente una Ley (Ley Maine), bajo el rubro de la inmoralidad de administrar la droga y fomentar un hábito tan perjudicial, y sin tomar en cuenta, es de esperar, el costo que era alto, ya que la cuota diaria de cada chino era de quince granos a 15 centavos diario. Ya sea que se tratase de la

deprivación de su estímulo habitual, del maligno efecto del clima, la nostalgia, el desengaño, en pocas semanas uno de cada ocho chinos se encontraba en estado de postración e incapacitado para trabajar. (6)

Otra versión del hecho nos dice: "Los irlandeses, aunque en su tiempo libre se entregaban a francachelas alcohólicas, estaban impactados por "la práctica bárbarica e idólatra de fumar opio". Uno de ellos que se distinguía de los demás, por saber leer y escribir, escribió a un sacerdote católico de Nueva York, acusando a la Compañía del Ferrocarril de Panamá de tráfico de drogas. La carta apareció en el "Herald" de Nueva York. Los Directores de la Compañía, no estaban especialmente preocupados por la carta hasta que un contador señaló que el costo del opio distribuido a los chinos sumaba 15 centavos por hombre. Esto representaba un gasto de \$150 al día, y un acto criminal de aprovechar! Escribieron a Totten que la Compañía del Ferrocarril de Panamá, estaba registrada bajo las leyes del Estado de Nueva York, y que las leyes del estado prohibían la distribución ilícita de drogas. Dada la ilegalidad aducían los Directores, no se importaría más opio para los culíes. Claro que las leyes de Nueva York también prohibían el trabajo de esclavo, pero a los Directores no les preocupaba tal tecnicismo". (7)

A pesar de las ligeras diferencias entre ambos relatos podemos deducir algunos hechos que parecen saltar a la vista. Parece claro, que la mayoría de los chinos, que trajeron eran

adictos y que, como hemos visto, muy probablemente se utilizó esta necesidad para enlistarlos como emigrantes; que una vez que la Compañía se dió cuenta de lo que le costaba mantener el consumo de opio, decidió ahorrarse este gasto provocando o aumentando el número de incapacitados del contingente culí. De esto podemos deducir, también, que la droga no se comenzó a distribuir cuando los chinos comenzaron a enfermar como dice Tomes y otros, sino que ya estaba estipulado en el contrato, y que a las enfermedades tropicales y la desadaptación se le sumó la privación de la droga. Tal como hemos dicho antes en este trabajo en las Actas de la Compañía no hacen mención de este hecho...

Pareciera como si nadie se hubiera esperado lo que iba a suceder. Un gran número de chinos comienza a suicidarse poniendo fin a su existencia de diferentes formas: "Coronel Totten, debe venir enseguida, los culíes se están colgando de los árboles y macheteándose unos a otros. Algunos les están pagando a los malayos para que los decapiten... Aunque viviera más que Matusalén, nunca olvidaría lo que mis ojos vieron esa mañana, escribía Totten. Más de un centenar de chinos colgaban de los árboles, sus anchos pantalones moviéndose al soplo de una ardiente brisa. Algunos se habían ahorcado con pedazos de sogas y gruesos bejucos. La mayoría, sin embargo, usó su propio cabello, dando vueltas a sus largas trenzas alrededor de sus cabellos y amarrando los extremos a la rama de un árbol. Cuerpos contraídos regados por todas partes como muñecos rotos. Algunos se habían tirado



violentemente sobre sus machetes, otros más habían cortado horribles estacas en forma de horqueta afilando sus extremos y doblando su cuerpo, se habían atravesado con él sus gargantas... Sean Donlan, el capataz de construcción contó 125 culfies colgando de los árboles y cerca de trescientos más muertos en la tierra. Otros habían amarrado piedras a sus ropas y se habían tirado al río... y otros esperaban que viniera una creciente y se los llevara... Donlan, dijo que estaba seguro de que si no conseguían opio, los que quedaban también se matarían." (8)

Encontramos descripciones aún más dramáticas como la de Tomes: "La situación fue tornándose cada día más desesperante, que muy pronto quedaron sumidos en la agonía y la desgracia. Una gran peste empezó a minarlos, y no les quedaba otro remedio que esperar la muerte pacientemente en medio de la pestilencia...el chino desesperado cogió a la ligera la mano de la muerte y buscó la destrucción voluntaria en sus garras. Centenares se aniquilaron a sí mismos, y manifestaron en diferentes formas de suicidio la ingeniosidad propia de su raza. Unos se sentaban en grandes rocas a la orilla de la playa con la pipa encendida, y allí esperaban a la marea alta que los cubría, hasta sumirlos en las profundidades oceánicas. Otros daban el arma al amigo para que éste les esparciera el cerebro con sólo apretar el gatillo. Algunos se ahorcaban de altos árboles amarrándose los cabellos; otros se envolvían el cuello

hasta que sus rostros se ennegrecieran, las bolas de sus ojos se salieran al igual que sus lenguas, librándose en esta forma de la agonía de la muerte; otros afilaban largas estacas que uno a otro se incrustaban en el cuello, y de esta manera acababan con sus vidas en medio de torrentes de sangre; algunos se amarraban inmesas piedras y luego se lanzaban en los fondos de los ríos, dejando sólo tras sí las burbujas, hasta que la muerte los aflojara de la piedra, flotando luego a la superficie sus cuerpos inertes; algunos se morían de hambre rehusando comer o tomar, otros se abalanzaban con sus instrumentos de trabajo, y de esta manera, en poco tiempo después de su llegada, sólo quedaban unos doscientos en total; los que minados como ya hemos anotado por el clima, empezaron a morir, quedando convertidos en una masa enferma e inútil para el trabajo. Este minúsculo grupo fue luego enviado a Jamaica, donde continuaron viviendo los últimos días de vida como tristes mendigos". (9)

Estas descripciones del suicidio masivo de los chinos, como se verá, están muy noveladas. Ciertamente, un número plural de chinos se suicidó y de las diferentes formas en que se describe. Esto sucedió, a lo largo de toda la línea de construcción donde trabajaban desde Peña Prieta, en el Océano Pacífico hasta Matachín donde se localizaba el campamento y donde seguramente murieron la mayoría. La descripción dada por R. Tomes, toma en cuenta este factor cronológico.

Pensamos por las notas periodísticas, que citaremos más adelante, que los chinos no se inmolaron todos en un día, sino que fue acto progresivo, de manera que, aparecen notas aisladas sobre la forma en que enfrentan sus problemas, optando por el camino del suicidio como solución.

Ciertamente, el remanente de chinos que quedó fue trasladado a Jamaica, no sabemos si se fueron todos, pero esto se logró a través de negociaciones que estudiaremos en detalle más adelante, interviniendo activamente la Compañía con el fin de dar una solución final al problema de los culíes. En este punto tenemos que decir que la forma en que describe Schott el final carece de veracidad: "Para evitar más suicidios, Totten, ordenó, al Capitán del Gorgona, encender las calderas del barco, recoger a los que estaban en el agua y a otros sobrevivientes y llevarlos por la fuerza a Jamaica donde debía entregarlos a la colonia china allí establecida y donde él rogaba y esperaba pudieran conseguir la droga". (10)

Como podemos observar, Schott, al citar a Totten deja entrever que el problema según el Jefe de la obra, radicaba casi con exclusividad en la carencia de opio, tal vez por no hablar de las condiciones reales de trabajo y ambientales prevalecientes a lo largo de toda la línea de construcción, aparte de encontrar una justificación simple para el fracaso de una importación de mano de obra de tan lejos y tan costosa.

### C. LA SOLUCION FINAL

Lo que pasó después, la solución final del problema de los chinos, se presentará tal como en el punto A, a través del estudio de los documentos: Actas de la Compañía del Ferrocarril de Panamá y las notas del Periódico.

#### "WEEKLY STAR"

Noticia del jueves, 20 de julio de 1854.

#### El Carácter Chino:

Los chinos parecen tener una idea peculiar acerca de los insultos y castigos que reciben. Hemos sabido de varios ejemplos donde se les ha castigado, o donde se les ha insultado, y la parte agraviada en lugar de ofenderse por la injuria, busca inmediatamente una oportunidad para poner fin a su existencia. Uno de ellos en esta ciudad, hace algún tiempo, ante un castigo, trató de ahogarse en un pozo profundo, y otro ante circunstancias similares, fue hallado tratando de romperse la cabeza contra la pared. En el Ferrocarril, tales intentos, nos han dicho son de suicidio muy frecuentes.

Una de estas tardes, uno de estos celestiales, pensándose agraviado, buscó una cuerda de 4 pies de largo, rodeó con ella su cuello y luego la amarró al eje de un vagón que conducía tierra, esperando que cuando el tren se pusiera en marcha fuera estrangulado. Permaneció en esta posición algún tiempo antes de que se advirtiera, y cuando se le descubrió, ya estaba aparentemente muerto. Si siquiera pudiéramos obtener un registro completo de estos suicidios, constituiría una

horrenda e interesante percepción del carácter y la religión del Celeste Imperio. <sup>1</sup>

16 de agosto de 1854

Reunión de la Junta Directiva

Presentes los señores Hoadley, Aspinwall, Chauncey, Kemble y Comstock.

...El asunto de la liquidación del contrato con aquellos chinos que hayan quedado fue considerado y referido al Presidente y al Sr. Comstock con poderes...<sup>2</sup>

Francis Spies

Secretario"

---

1. Como podemos ver al analizar esta noticia; cuatro meses después de haber llegado los chinos se hacía referencia a su tendencia a solucionar sus problemas suicidándose y que era frecuente en la línea de trabajo, pero en ningún momento se señala un suicidio masivo como se deja entrever en los escritos sobre el particular, ni que ocurriera en un momento determinado. Fue un proceso que se fue dando a lo largo de estos meses.

Los estudios etnopsiquiátricos realizados no indican que los chinos fueran un pueblo inclinado al suicidio, como los japoneses, por ejemplo. Sin embargo, E. Fromm, nos dice en su libro "Psicoanálisis de la Sociedad Contemporánea"; "Encontramos en China el típico suicidio de venganza", pág. 130. Karl Menninger sostiene que entre los Chuvashes era costumbre colgarse en la puerta de sus enemigos... Los chinos hacían lo mismo, no sólo porque la ley responsabilizaba por el acto a aquel que lo había ocasionado, sino también porque el alma libre del cuerpo era más capaz que el hombre vivo de perseguir al enemigo, en "Man Against Himself", pág. 44.

"WEEKLY STAR"

Noticia del sábado, 19 de agosto de 1854.

Los Chinos Destituidos:

Se nos ha informado que el domingo pasado, la policía apresó a diecisiete de esos chinos enfermos y desquiciados, que se han vuelto una molestia intolerable en nuestras calles, y fueron llevados a la estación del ferrocarril en Playa Prieta, pero la persona encargada se rehusó a atenderlos y fueron insultados por la policía por causarles problemas. Esta es la historia como nos la han contado, y si es verdadera, requiere de una explicación porque no podemos creer que el Coronel Totten o el Sr. Kiser, aprobarían un tratamiento tal hacia estos infortunados.

El deber moral y legal recae sobre la Compañía en cuanto a encargarse de estos hombres a quienes trajeron de su tierra para vivir entre extraños. Si el hombre es capaz de trabajar, la Compañía debería insistir en el cumplimiento de sus compromisos, si enfermaron mientras servían a la compañía, se les debe atender, pero bajo ninguna circunstancia se les debe permitir, como ahora, vagar por nuestras calles, medio desnudos, hambrientos y cubiertos de llagas asquerosas, convirtiéndose en una carga para la caridad y la benevolencia de nuestros ciudadanos.

---

2. Ya el 16 de agosto de 1854, la Compañía notificada de lo sucedido con los chinos trataba de buscar una fórmula para deshacerse de los que aún trabajaban en el ferrocarril.

Llamamos seriamente la atención a los Directivos de la Compañía del Ferrocarril en el Istmo en este punto, en la creencia, de que observarán la justicia y admitirán su obligación de atender a estos pobres desquiciados, que naturalmente, gozan de este derecho, y que hasta ahora ha sido satisfecho por el público. 3

---

3. Como podemos ver los chinos que iban quedando fueron en realidad despedidos de su trabajo y las condiciones contractuales no se cumplían. Esto nos hace pensar una vez más en que las condiciones aparentemente beneficiosas en que fueron traídos, no fueron reales y que probablemente constituyan justificaciones que daba la Compañía para disculparse de la tragedia sucedida. Es por esto que nos resistimos a pensar que la falta de opio haya sido la causa más importante y directa de la situación de los chinos. También nos hace pensar que las condiciones de los culfes en el Istmo, no eran esencialmente diferentes de la de los culfes en Cuba o Perú.

"WEEKLY STAR"Noticia del miércoles, 23 de agosto de 1854

(Noticia abreviada)

...Las autoridades del Ferrocarril en contestación al artículo publicado en este diario el 19 de agosto del presente, sostienen que: Los chinos se rehusan a recibir tratamiento médico y se escapan del Hospital. Prefieren irse a Panamá a pedir limosna. Han sido trasladados a cinco millas fuera de la ciudad, pero como la gente les da comida y dinero, agravan el problema con la considerable simpatía que les muestran. La Compañía se esfuerza en ofrecerles buena comida y atención. <sup>4</sup>

"WEEKLY STAR"Noticia del 3 de septiembre de 1854Los Chinos:

Un gran número de chinos llegaron a la ciudad ayer en la mañana de los trabajos del Ferrocarril, pero la policía los devolvió inmediatamente a la estación. Sabemos que un caballero chino ha llegado de Jamaica, con el fin, se nos ha dicho, de efectuar un intercambio con la Compañía del Ferrocarril y proporcionar un número igual de trabajadores jamaiicanos por cada chino que goce de buena salud y esté en capacidad de trabajo.

---

4. Como veremos más adelante, el problema de los chinos vagando por las calles de la ciudad, continuó lo que nos hace pensar que la caridad pública parecía superar las buenas intenciones de la Compañía.



El clima de Jamaica les viene bien a los chinos, y se ha visto que son agricultores útiles allá. Esperamos que tenga éxito en sus negociaciones, ya que es evidente que este clima no es adecuado a su constitución, y no se adaptan al trabajo requerido de ellos por el Ferrocarril. <sup>5</sup>

"WEEKLY STAR"

Noticia del 3 de septiembre de 1854.

Los chinos de nuevo:

Un chino con una de sus piernas vendadas y cojeando con su muleta, que se encontraba pidiendo limosna, fue llevado a una casa en días pasados, cuando las vendas le fueron removidas, se encontró que tenía la pierna en perfectas condiciones. Unos cuantos golpes con su propia muleta que le propinaron los que lo examinaron, hicieron que el chino huyera rápidamente. Estamos notando que los chinos se están volviendo una molestia en las calles y llamamos la atención de la Compañía del Ferrocarril con respecto a esta circunstancia. Es una excusa muy pobre la de que la Compañía no los puede retener y que se le escapan. Por qué no colocan un par de hombres en la ciudad para que los regresen o hacer un arreglo con la policía para que aquellos que encuentren mendigando en las calles sean llevados a la estación. <sup>6</sup>

---

5. Las negociaciones para el canje entre los culíes y los jamaicanos fueron realizadas por la Compañía con el gobierno de Jamaica y en ellas no se estipulaba que los chinos debían estar en buen estado de salud, de otra manera el intercambio

" 2 de octubre de 1854

Reunión de la Junta Directiva

Presentes los señores Hoadley, Kemble, Lamar, Chauncey y Whitewright hijo.

...Los Culfes Chinos: El Sr. Worsley, en representación del Gobernador de Jamaica, ha establecido los siguientes términos sobre los cuales se compromete a tomar los restantes\*: Que sean llevados a Aspinwall, sanos o enfermos, 2. Suministrar un trabajador jamaicano por cada chino que reciban en un espacio de cuatro meses, 3. Dejar y recoger de Aspinwall los trabajadores jamaicanos sin ningún gasto para la Compañía. El Presidente afirmó que después de haber discutido con algunos miembros de la Junta Directiva, ha escrito al Sr. Totten que a menos de que se pudiera hacer un arreglo mejor con ellos, sería beneficioso para la Compañía aceptar la propuesta arriba señalada...

Francis Spies

Secretario"

---

hubiera sido imposible porque la mayoría de los chinos que quedaron estaban en malas condiciones de salud. Desde 1843, se consideró la posibilidad de contratar culfes chinos para las Indias Occidentales Guayana Británica, Trinidad y Jamaica. Esta emigración pasó por varios períodos de apertura y clausura. En carta escrita por Lord Stanley al Comité de las Indias Occidentales, el 4 septiembre de 1843 admitía que "la introducción de culfes chinos probablemente tendría un efecto mejor en los negros emancipados que la introducción de cualquier otra raza. Ellos sentarían un ejemplo de dedicación continua e industriosa". Persia Campbell, op. cit. pág. 90. La emigración china a Jamaica no fue tan problemática.

\*Se refieren a los chinos restantes.

"3 de octubre de 1854

Reunión de la Junta Directiva

Presentes los señores Hoadley, Whitewright, Lamar, Coit, Aspinwall, Comstock, Chauncey y Lawrence.

...El Presidente afirmó que se había recibido la noticia del Sr. Totten de haber entregado 197 chinos al Sr. Worsley a \$17.77 cada uno, lo que se estima cuesta la traída de cada trabajador jamaicano, pero sin ninguna estipulación de los servicios por el mismo número de trabajadores jamaicanos en los cuatro meses...<sup>7</sup>

Francis Spies

Secretario"

"Mañana del martes 23 de octubre de 1855,

Informe de G. M. Totten a la Junta Directiva. Mayo de 1855.

Costos:

Debemos añadir a estos, el atraso en la llegada de los culfes de China, y al hecho de que: sus servicios fueron mucho menos eficaces en este clima de lo que se suponía, y la imposibilidad de obtener el número de trabajadores requeridos y con los que se contaba a comienzos del año\*; como verá no sólo habían suficientes razones para el aumento en el costo de la obra, sino

---

6. Seis meses después de su arribo, los chinos se habían transformado de una mano de obra deseada y productiva, en una carga social. El fracaso de la emigración no podía ser más clara,

\*1854.

también una causa justa para la demora experimentaba en su terminación."<sup>8</sup>

A pesar de lo que pudiera pensarse, los chinos continuaron llegando al Istmo, y la emigración luego de sufrir un primer fracaso, comenzó a evolucionar. Los chinos se desplazaron de la zona de tránsito hacia el interior del país y gradualmente pudieron asumir otros roles ocupacionales, llegando a ser paradójicamente una de las emigraciones más grandes y productivas que ha recibido el país.

Así, a finales del siglo XIX, "ante la incansable y pujante burguesía internacional, hebrea, francesa, alemana, italiana, española, e inclusive, colombiana, fijada tanto en Panamá como en Colón, frente a la pequeña burguesía china, la cual monopoliza el comercio al por menor, frente al populoso y mohíno y descontento proletariado negro importado, ante todo, de Jamaica, el patriciado urbano se enclaustra..." (1)

---

7. Finalmente en octubre de 1854, la Compañía llegó a un acuerdo con el gobierno de Jamaica resolviendo así el problema del remanente de chinos que quedaban en el Istmo. Como podemos observar, la mano de obra china era apreciada en Jamaica, al punto de comprar cada chino, sano o enfermo, y canjearlo por negros jamaicanos sin que les pagaran o le costara a la Compañía ni un centavo. Realmente el intercambio, era de esclavos donde la vida del culí o el negro no tenía un valor per se. Véase que en ningún momento se anota en las Actas de la Compañía, la tragedia sufrida por este grupo.

8. Esta frase del informe de George M. Totten, no requiere comentario alguno acerca del valor de la vida humana para los hombres de empresa que construyeron el Ferrocarril de Panamá.

REFERENCIAS

(INCISO B)

- 1- Schott, Joseph L., "Rails Across Panamá. The Story of the Building of the Panama Railroad - 1849-1855", pág. 182-183.
- 2- Reclús, Armand, "Exploraciones a los Istmos de Panamá y Darién", pág. 412.
- 3- Schott, Joseph L., op. cit. pág. 178.
- 4- Tomes, Robert, "Panama in 1850", pág. 118.
- 5- Schott, Joseph L., op. cit. 179.
- 6- Tomes, Robert, op. cit. pág. 119.
- 7- Schott, Joseph L., op. cit. pág. 179.
- 8- Schott, Joseph L., idem. págs. 180-181.
- 9- Tomes, Robert, op. cit. págs. 120-121.
- 10- Schott, Joseph L., op. cit., pág. 181.
- 11- Figueroa Navarro, Alfredo, op. cit. pág. 350.

## CONCLUSIONES

En el devenir histórico, el Imperio Chino sufrió varios cambios dinásticos periódicos, se reorganizaba políticamente, y continuaba su marcha como la nación más importante de Oriente. Sin embargo, cuando la Dinastía Ching entró en el siglo XIX, el simple cambio de gobernantes no resultaba ser suficiente para enfrentar los inmensos problemas económicos y sociales internos que dimanaban de un trastorno en el crecimiento demográfico; donde una inmensa población hambrienta no podía satisfacer sus necesidades más básicas. Era necesario pues, un cambio en el orden social que permitiera, por un lado atacar el problema interno y por el otro despertar a la realidad de una serie de naciones occidentales que presionaban competitivamente por irrumpir en el sistema chino con el fin de expandir sus actividades comerciales.

Cuando hablamos del orden social nos referimos al sistema confuciano que tenía previsto cualquier cambio siempre y cuando se mantuvieran los valores tradicionales en cuanto al centro de donde provenía todo poder. Una estructura patriarcal que se repetía ad infinitum dentro de la organización social china y que terminaba en la figura del Emperador. El rol del subordinado era claro y sus necesidades serían las que el amo o señor entendiera que fueran. Como podemos ver, una perspectiva tal de la relación humana, involucraba un sentido de injusticia y desigualdad de facto que había sido ma-

nejado a través de la estricta ética confuciana. La organización social pudo resistir mientras los problemas chinos se mantuvieran estrictamente internos, pero se desquició con la llegada de las potencias extranjeras que amenazaban y presionaban también tal equilibrio desde afuera. Todo el organismo se convulsionó y la dinastía entró así al período de su muerte definitiva.

En medio de este estado de cosas las potencias extranjeras implantan un sistema de emigración esclavista, que llámesse "sistema libre" o "sistema de contrato", no cumplía otra función que la de reemplazar la importación de esclavos negros que por presiones político-sociales había tenido que abolirse. Así, los chinos vinieron a substituir el trabajo del esclavo negro, como éste había sido traído a substituir el trabajo del indio. Era una cadena de esclavitud y servidumbre donde el culí no era más que un nuevo eslabón.

El chino resultaba ser una mano de obra barata y poco exigente, acostumbrada a la vida dura y a soportar la mano ruda del amo. Además, su capacidad de trabajo era buena puesto que provenían de una nación de actividades económicas muy diversificadas donde el hombre se dedicaba a las más distintas tareas para vivir. Esto a la larga resultó ser la clave para que la emigración china evolucionara en América y superara el estado de servidumbre inicial.

El gobierno chino se tomó treinta años para reconocer

el problema de sus súbditos emigrados, y en el caso de Panamá, no fue sino hasta 1885 cuando solicitaron a las Cónsules Norteamericanos que asumieran la representación legal de los hijos del Celeste Imperio. El problema de la esclavitud china se desliza a través de las fracturas de una consciencia social ciega y dividida que se conflictúa tratando de mantener los intereses de los mandarines por un lado, y por el otro defendiéndose del asalto voraz de los extranjeros.

La emigración en esencia no era relevante para la China, en términos demográficos, ya que en el siglo XIX tenía 430 millones de habitantes; tampoco lo era para las grandes potencias como gobiernos en sí, sino que respondía a una política de liberalismo económico donde cualquier fin justificaba los medios. Lo importante era que la producción azucarrera cubana no se interrumpiera, se construyera el ferrocarril de Panamá, o los ingleses continuaran extrayendo guano del Perú. La emigración china entra en una zona de funcionamiento psicopático, donde el que se sirve de ella, tiene una y mil razones para explicar su necesidad y donde el resto de la sociedad parece no ver lo que acontece excepto cuando se ven afectados sus intereses personales. Ejemplo claro de esto, lo tenemos en las noticias periodísticas que siguieron al suicidio de cientos de chinos en Panamá.

Panamá no escapa a este funcionamiento social. El Istmo convulsionado políticamente, desorganizado económicamente ve



en la construcción del Ferrocarril transistmico al fin, la estabilidad y progreso económicos tan soñados. Legalmente se le entrega a una compañía privada la posibilidad de construir la vía férrea garantizándole todo tipo de privilegios. Para el gobierno de Nueva Granada eran los ingleses o los norteamericanos, para los istmeños era la riqueza y la posibilidad secreta de independencia.

Con el descubrimiento del oro de California se despiertan las ambiciones mundiales y un torrente humano se lanza a través del Istmo de Panamá a "hacer la América". La región de tránsito no está preparada para tal eventualidad y el país se convulsiona. En medio de tal caos, llegan los chinos.

Era un grupo de culfés adictos al opio que seguramente habían sido embarcados mediante todo tipo de triquiñuelas y bajo la promesa de riqueza, la palabra mágica. Cuando los culfés llegan, se encuentran con un país selvático, trabajo físico agotador, una región endémicamente plagada de malaria y otras enfermedades, malas condiciones de vida e incomunicación. Poco a poco todos van enfermando física y psíquicamente; la carencia del opio, agrava los efectos depresivos de los estados maláricos y de la nostalgia por la estructura familiar y social perdida. Progresivamente dejan de trabajar, y en este viaje sin regreso, la posibilidad de dejar de sufrir físicamente y de recuperar el objeto perdido en

el plano de lo psíquico, se logra con la muerte. Comienza a presentarse una ola de suicidios en las formas más diversas y aterradoras.

La denuncia que implicaban estos macabros acontecimientos no es registrada en la consciencia pública ni privada. No era importante; ante la muerte de los chinos, las preguntas eran: ¿Qué vamos a hacer si las obras del ferrocarril se atrasan?, ¿Cuánto nos va a costar este atraso?, ¿Podremos cumplir con el contrato? . Dos corrientes de pensamiento que no se encuentran, dos hechos íntimamente relacionados que no calan en una consciencia donde el valor de la vida humana no importa per se.

Para la opinión pública del Istmo, los chinos sobrevivientes se convirtieron en un problema. Enloquecidos unos, incapacitados otros, vagan por las calles, sin trabajo, viviendo de la caridad. Nadie se pregunta por qué había sucedido esto. Se presiona a la Compañía del Ferrocarril para que se deshaga de ellos y a los seis meses de su llegada, no quedarán rastros. La Compañía logra negociarlos por una mano de obra acostumbrada al trabajo rudo, a la anomia social; se traen negros de Jamaica y se venden los culfes para las plantaciones de la isla. El precio exacto de cada uno era de: \$17.77; los negros llegan sin mayores obligaciones para la compañía.

Desde un punto estrictamente técnico, la emigración chi-

na había resultado ser un total fracaso; desde un punto de vista humano había sido un acto criminal. Sin embargo, los chinos continuaron llegando, y poco a poco el comercio de culfes quedó en manos de los chinos ya emigrados, que explotaron las esperanzas de sus paisanos. Paulatinamente, los emigrantes van desplazándose ocupacionalmente, de una generación a otra; se asimilan, se pierden el conglomerado de la nación panameña o se aferran tenazmente a su identidad original, pero no se regresan. Nadie hubiera apostado por el éxito de una emigración que tuvo un inicio semejante, pero no resultó así. Hoy día los chinos se constituyen en uno de los grupos de emigrantes más productivos de la sociedad panameña pero manteniendo una dualidad de consciencia, silenciosa o manifiesta, imposible de destruir a menos que se destruya al ser humano mismo.

A N E X O S

Y

M A P A S

ANEXO # 1

Contrato celebrado en Macao, China, este día de ... de ... en el año de nuestro Señor... entre Don... en representación de Don... de Lima por una parte y Chie Lom, natural del distrito de Hiempén, en China, con 21 años de edad y ocupación culí.

Declaro solemnemente en la presente escritura que yo, Chie Lom, me comprometo libre y voluntariamente con Don... a embarcarme en el buque italiano... con destino al Perú e inmediatamente de mi arribo, ponerme a las órdenes del arriba mencionado caballero para servir como trabajador agrícola, jardinero, pastor, empleado de servicio doméstico u obrero, por un término de ocho años, a partir del día del inicio de mis labores durante los cuales araré, desbrozaré, cuidaré el ganado, trabajaré en el jardín o en suma haré cualquier otra labor que me sea exigida, poniendo a contribución cualquier conocimiento que tenga de mecánica o artesanía. Pero no para extraer guano en las islas. Queda entendido que acepto que el término de ocho años correrá a partir del día mismo en que empiece a trabajar, como fue estipulado líneas arriba, que estoy perfectamente enterado que la palabra mes significa y así es dada a entender, un mes calendario y que la palabra año significa, y así es dada a entender, doce de estos meses calendarios.

Queda convenido que al expirar el término de ocho años

podré libremente disponer de mi trabajo y ninguna deuda que pudiera haber contraído servirá de pretexto para prolongar el período de compromiso y que esta deuda debe ser demandada judicialmente en los tribunales del país,.....

Queda convenido y me doy por satisfecho, que será descontado del salario que ha sido estipulado por mis servicios, un sol al mes hasta reintegrar en su totalidad la suma de ocho dólares. Reconozco haber recibido estos ocho dólares de Don.... como adelanto de pago. .... He de recibir también dos vestidos completos una camisa de franela y una frazada al año aparte de tres mudas que me serán entregadas al momento del embarque. ....

Queda convenido que me otorgarán tres días, al comienzo del Año Nuevo, para cumplir con mis ritos religiosos.

En testimonio de lo cual: ambas partes declaran que, antes de firmar el documento, hemos leído por última vez, en voz alta, lentamente, todas y cada una de las obligaciones a las cuales nos hemos comprometido mutuamente; a fin de que en ningún momento o circunstancia alguna, pueda aducirse ignorancia, ni dar lugar a reclamos, a menos que una de las partes falte a su compromiso arriba estipulado, en cuyas cláusulas, todas y cada una, hemos convenido.

En prueba de lo cual, hemos firmado hoy día este solemne contrato de nuestro puño y letra.

Firma del Procurador

Firma del Contratista.

Firma del Superintendente de Emigración.

## ANEXO # 2

Tomado del Informe de la Comisión Cubana.

### II. Firmaron Contratos los Chinos:

...De los chinos ahora en Cuba, la gran mayoría fueron traídos por medio del fraude o la violencia con el fin de ser vendidos. Los que tenían edad o eran menores, no recibían contratos, o fueron engañados para que los aceptaran, o llevados a la fuerza para que los firmaran o que firmaran por otros. Algunos aceptaban sus documentos en las barracas y otros ya a bordo del barco. Nunca estaban presentes los oficiales requeridos ni se dió ninguna autorización oficial de modo que las provisiones prescritas tanto por China como por España eran violadas.

"Chu Shi-hsun y otros diez afirmaban: "fuimos llevados engañados a barracas en Macao, en las cuales nos obligaron a firmar contratos, y después nos embarcaron hacia la Habana". Ho A-ying en su petición establecía: "fui confinado en un cuarto hasta que consintiera en firmar el contrato". La petición de Li Chao-chun y otros 165 sostiene: "han pasado más de diez años desde que fuimos enganchados, nuestra familia no sabe si estamos vivos o muertos o dónde estamos". Yen A-hsi declaraba: "después de embarcarme se me dió un contrato a nombre de Chen Ching-yun... Lan A-huo: "cuando llegué a la Habana me dieron otro contrato a nombre de Li A-ssu ".

III. Se cuidaba de que los Contratos fueran comprendidos:

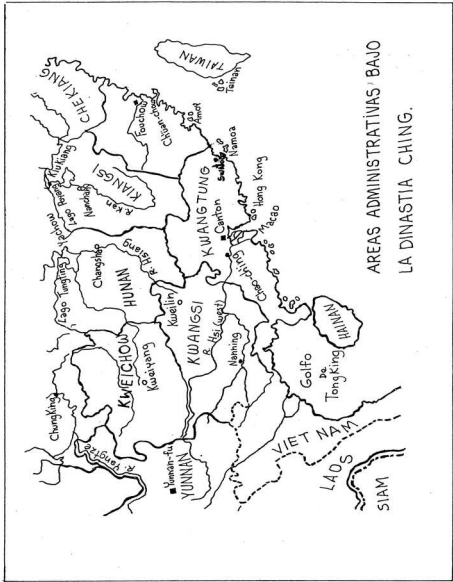
La petición de Li Chao-chun y otros 65 declaraba: "cuando los contratos nos eran traducidos se saltaban muchas partes, sólo unas cuantas cláusulas nos eran leídas y se nos decía que nuestro destino era Annan o Singapur y así firmábamos.

Hsu A-fa declaró: "Pregunté donde quedaba la Habana, y se me dijo que era el nombre de un barco. Pensé que me contrataban para trabajar en un barco y por eso firmé"...

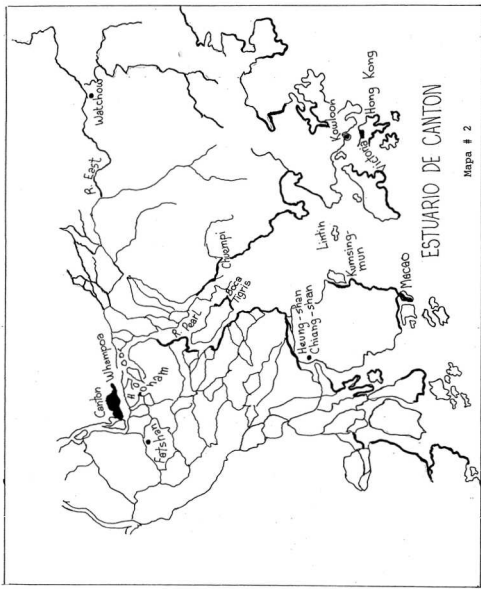
Hsieh A-ga declaraba: " en el momento de firmar el contrato, se me dijo que un año en el extranjero equivalía a seis meses chinos..." .

Páginas 11 - 12 del Informe de la Comisión Cubana.

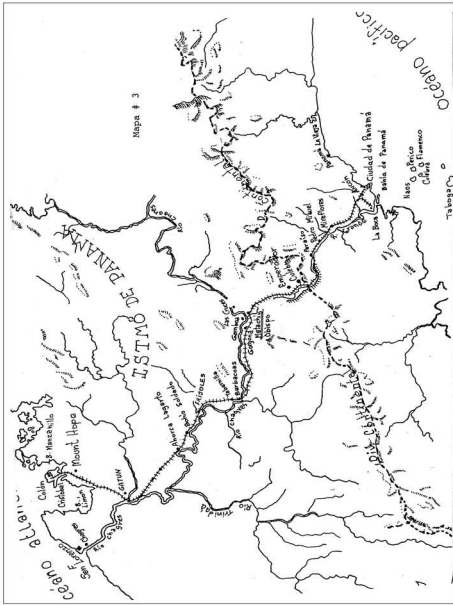




AREAS ADMINISTRATIVAS BAJO  
LA DINASTIA CHING.

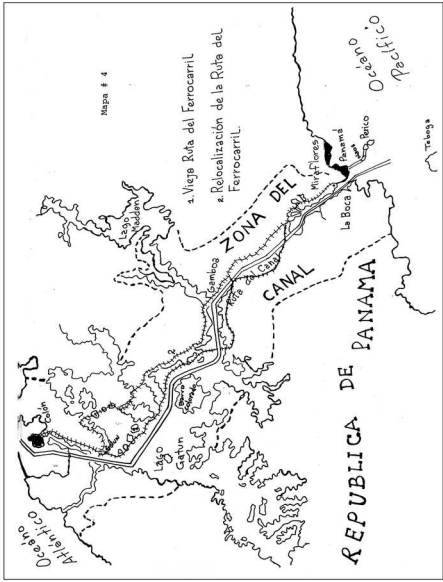


ESTUARIO DE CANTON



Mapa # 4

1. Vieja Ruta del Ferrocarril
2. Relocalización de la Ruta del Ferrocarril.



REPUBLICA DE PANAMA

Oceano Pacifico

Oceano Atlantico

Teboga

Lago Madden

Lago Gatun

Lago Gatun

Gamboa

CANAL

ZONA DEL

Miraflores

Panamá

Perico

La Boca

## BIBLIOGRAFIA

1. Agrioyanis, José, "El Movimiento Migratorio de Panamá y su Aporte Económico", Tesis de Graduación, Universidad de Panamá, Panamá, 1954-1955.
2. Bishop, Farham, "Panama, Past and Present", The Century Co., New, York, 1913.
3. Bishop, Joseph B., "Uncle Sam's Panama Canal and World History, JohnWanamaker; World Syndicate Co., New York, N. Y., 1913.
4. Campbell, Persia Crawford, "Chinese Coolie Emigration" (To Countries within the British Empire), Negro, Universities Press, New York, 1969.
5. Carles, Rubén D., "Reminiscencias de los Primeros Años de la República de Panamá (1903-1912)", Editado por la Estrella de Panamá, Panamá, 1972.
6. Castillero C., Alfredo, "El Oro de California en la Vida Panameña", Relaciones de Panamá y los Estados Unidos, Volumen 3, Ministerio de Educación, Panamá, 1973.
7. Castillero Reyes, Ernesto J., "El Ferrocarril de Panamá y su Historia", Investigaciones Históricas, Imprenta Nacional, Panamá, 1932.
8. \_\_\_\_\_, "Historia de la Comunicación Interoceánica. Formación de la Identidad Nacional", Imprenta Nacional, Panamá, Rep. de Panamá, 1939.
9. \_\_\_\_\_, "Ran Runnels en la ruta de "El Dorado", Revista de La Lotería, Octubre, 1957, Panamá.
10. Cebamanos, Mireya y Dutary, Edda, "El Istmo de Panamá; Historia del Ferrocarril Nacional por F.N. Otis (N. Y. 1867), Tesis de Graduación, Universidad de Panamá, 1969.
11. Coolidge, Mary Roberts, "Chinese, Immigration", Ch'eng-Wen Publishing Company, Taipei, 1968.
12. Cuba Report, Chinese Emigration, The Cuba Commission Report of the Commission sent by China to Ascertain the Condition of Chinese Coolies in Cuba, 1876,

Ch'eng Weng Publishing Company, Taipei, 1970

13. Delgado, Nicolás, "Inmigración, Estudio Socio-Jurídico." Tesis de Graduación, Universidad de Panamá, 1970 1971.
14. Edwards, Albert, "Panama, The Canal The Country and The People", The Macmillan Co., New York, N.Y., 1912.
15. Fairbank, John K., "Trade and Diplomacy on the China Coast" (The Opening of the Treaty Ports 1842-1854). Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts 1959.
16. Fairbank, J.K., Reischauer, E.O., Craig, A., "East Asia The Modern Transformation", Volume Two (A History of East Asian Civilization), Houghton Mifflin Company, Boston, 1965.
17. Figueroa Navarro, Alfredo, "Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821-1903)". Impresora Panamá S.A. Panamá, 1978.
18. Franz, Michael, "The Taiping Rebellion (History and Documents) Vol. I. History, University of Washington Press, Seattle and London, 1966.
19. Fromm, Erich, "The Sane Society", Holt, Rinehart and Winston, New York, N.Y., 1955.
20. García Aponte, Isaias, "Autenticidad e Inautenticidad en lo Panameño", Tesis de Graduación, Universidad de Panamá, 1953-1954.
21. Griswold, C.D., "El Istmo de Panamá y lo que ví en él", Edición original, N. Y. , 1852, Editorial Universitaria (EUPAN), Panamá, 1974.
22. Hammond, Rolt, Lewin, C.J., "The Panama Canal", Frederick Muller, London, G.B., 1966.
23. Harrison, Thomas, "Map of the Isthmus of Panama representing the line of the Panama Railroad", Administration Building, Canal Zone, Panama.
24. Henderson, Hedda, "Ran Runnels, Texas Ranger", Canal Zone Library, October, 1950, Panama.
25. Ho, Ping-ti, "Studies on the Population of China, 1368-1953", Harvard University Press, Cambridge, Mass. 1959.

26. Hoffman, Irlanda de, "Algunas Características de la Autopercepción del Panameño", Tesis de Licenciatura en Psicología, Universidad Santa María La Antigua, Panamá, 1975.
27. Jaén Suárez, Omar, "La Población del Istmo de Panamá- Del siglo XVI al Siglo XX", Impresora de La Nación INAC, Panamá, 1978.
28. Jiménez, Javier O., "La Inmigración en Panamá desde 1904" Tesis de la Universidad de Panamá, 1960.
29. Kemble, John H., "The Panama Route ( 1848-1869). University of California Press, 1943.
30. Lee, Rose H, " The Chines in the United States of America", Hong Kong University Press, Oxford University Press, 1960.
31. Lifton, Robert J., "On Psychohistory; in the State of American History, Herbert Bass, Quadrangle Books, 1970.
32. Lisboa, Miguel M, "El Istmo de Panamá en 1853", Impresora Panamá, 1962.
33. Liu, Kwang-ching., "Anglo-American Steamship Rivalry in China 1862-1874". Harvard University Press, Cambridge, Mass, 1962
34. MacCullough, David., "The Path Between the Seas" (The Creation of the Panama Canal 1870-1914), Simon and Schuster, New York, 1977.
35. Mack, Gerstle., "La Tierra Dividida - Historia del Canal de Panamá y otros Proyectos del Canal Istmico", II Edición, Editorial Universitaria, Panamá, 1978.
36. MacNair, Harley F., "Modern Chinese History (Selected Readings)" Vol. I. , The Commercial Press Ltda., 1972.
37. Menninger, Karl., "Man Against Himself", Harcourt, Brace and World, New York, N.Y., 1938.
38. Miller, Stuart C., "The Unwelcome Immigrant: The American Imago of the Chinese 1785-1882", University of California Press, 1969.
39. Mon, Ramón A., "La Violencia en la Migraciones Chinas a Panamá (Siglos XIX y XX)"., II Seminario Nacional de Criminología, Universidad de Panamá, 1976.

40. \_\_\_\_\_, "Un Siglo de Inmigración China en Panamá", 30 Congreso Internacional de Ciencias Humanas de Asia y Africa del Norte. El Colegio de México, México, 1976.
41. Moreno Franginals, Manuel., "Monto y Significación de las Inmigraciones Chinas en Cuba, siglo XIX", Consejo Nacional de Cultura, Habana, 1976.
42. Morse, Hosea Ballow., "The International Relations of the Chinese Empire", Vol. II y III, London, Hazell, s.f.
43. \_\_\_\_\_, "The Chronicles of the East India Company- Trading to China 1635-1834", Harvard University Press, 1926.
44. Murphey, Rhoads., "The Treaty Ports and China's Modernization... What went wrong? Michigan Papers in Chinese Studies", Michigan Papers in Chinese Studies # 7, 1970.
45. Nelson, Wolfred., "Cinco Años en Panama (1880-1885). Editorial Universitaria (EUPAN), Panamá 1971.
46. Otis, Fessenden Nott., "Illustrated History of the Panama Railroad", Second Edition, Harper and Brothers Publishers, New York, 1971.
47. Pícar-Amí, Luis A, Meléndez, María J. de ., "El Suicidio de los Chinos, Un ensayo en Psicohistoria"., Trabajo leído en la Academia de Medicina el 19 de abril de 1979.
48. Porras, H., "Panamá, 50 años de República; El Papel Histórico de los grupos humanos,. Revista Lotería, Panama, 1953.
49. Reischawer, Edwin O., "Modernization in Nineteenth Century China and Japan,. Japan Quartely, July, 1863, Japan.
50. Robinson, Tracy., "Fifty Years at Panamá, 1861-1911", Second Edition, The Trow Press, New York, 1907
51. Schott, Joseph L., "Rails Across Panama - The Story of the Panama Railroad 1849-1855", The Bobbs -Merrill Co., 1967.
52. Solís, Didia y Pinto, Bolívar., "La Colonia China de Panamá. - Un estudio histórico y social., Tesis, Universidad de Panamá, 1963.



53. Sosa, Juan B, Arce, Enrique,. "Compendio de Historia de Panamá", Edición Facsimil de la de 1911, Editorial Universitaria, EUPAN, Panamá, 1977.
54. Stewart, Watt, "La Servidumbre China en el Perú - (Una Historia de los culfes chinos en el Perú, 1849-1874)"., Mosca Azul Editores, Lima, 1976.
55. Susto, Juan A., "La Personalidad de Ran Runnels", Revista La Lotería, octubre de 1957, Panamá.
56. Tomes, Robert,. "Panama in 1850", Harper and Row, New York, 1855.
57. Tong, Te-kong., "United States Diplomacy in China 1844-60", University of Washington Press, Seattle, 1964.
58. Vásquez, Dora A., "Un Estudio Transcultural en Tres Grupos de Niños Panameños (Ascendencia Antillana, China y Campesina)", Tesis de Licenciatura en Psicología, Universidad Santa María la Antigua, Panamá 1975.
59. Waley, Arthur., " The Opium War Through Chinese Eyes", George Allen an Unwin, London, G.B., 1958.
60. Williams, Lea E., "Overseas Chinese Nationalism. (The Genesis of the Pan-Chinese Movement in Indonesia 1900-1916)"., The Free Press, Glencoe, Illinois, 1960.
61. \_\_\_\_\_., "The Future of the Overseas Chinese in Southeast Asia", McGraw-Hill Book Co. New York, 1966.
62. Yen, Ping-hao., "The Comprador in Nineteenth Century China Bridge Between East and West", Cambridge, Harvard University Press, 1970.