El primer ferrocarril interoceánico y el “suicidio” de los chinos en Panamá

Por: Julio Yao Villalaz
Globalizacion, 16 de noviembre 2020
alainet.org

Región: América Latina, Caribe, China
Tema: Política, Tecnología

Un pasado esplendoroso — China fue el país más importante del mundo entre 500 y 1500. El emperador Yongle (Zhu Di) de la Dinastía Ming mandó a compilar la más grande enciclopedia de la humanidad (22,877 tomos); le añadió 1,400 kms a la Gran Muralla (5,000 kms) y rehabilitó la ‘Ruta de la Seda ‘, enlace con Europa; ordenó en 1411 la ampliación del Gran Canal, el más largo del mundo con de 1,800 kilómetros, en la que trabajaron seis millones de obreros.

En 1403, el emperador ordenó la construcción de 1,681 barcos y encomendó a Zheng He (Cheng Ho) la Flota Imperial para surcar y cartografiar el mundo, abrir nuevas rutas y realizar investigaciones científicas. El almirante partió en 1405 con 317 barcos y 28,000 marinos. Cada nave tenía nueve velas rectangulares, una longitud de 400 pies y una anchura de 160 pies, y era 7 u 8 más grande que las mayores de Europa.

La Flota descubrió y cartografió (1405-1430) África, América, la Antártida, Australia, Nueva Zelanda, Groenlandia, el Polo Norte y otras regiones, sin colonizarlas ni destruirlas, décadas antes que Colón y siglos antes que Cook.

La leyenda del ‘suicidio’

De la milenaria China nos teletransportamos a Panamá, donde grandes agrupaciones de chinos fueron masacrados o se suicidaron. La leyenda dice que se ahorcaban con sus coletas o sogas; que se dejaban ahogar esperando las olas del mar; que se arrojaban a los ríos con rocas al cuello y que les pagaban a los malayos para que los mataran con lanzas.

Uno de cada cinco culíes moría en la travesía marítima por los calores de las bodegas, las enfermedades, inanición, maltrato o castigo. Huían como hoy de los conflictos intestinos, como la Rebelión de los Taiping o de los Boxers, así como de las agresiones, como las Guerras del Opio impuestas a China.

Vinieron engañados por la Compañía en cuanto a sus ingresos y destino. Se les ocultaron las adversidades, el clima, las fieras y los mosquitos. Se les sometió a trabajos forzados en jornadas diarias que superaban las 12 horas.

¿Cuántos llegaron? ¿Cuántos murieron?

Se desconoce cuántos llegaron a Panamá. En una obra reciente se sostiene que entre 1852 y 1854 llegaron 1,267, sin contar un número desconocido que debió llegar en abril del último año (Berta Alicia Chen P., Cómo, cuándo y por qué llegaron los chinos a Panamá, 2010).

Fessenden N. Otis (History of the Panama Railroad) afirma que ‘se reclutaron trabajadores en Nueva Granada (Colombia), Jamaica, Inglaterra, Irlanda, Francia, Alemania, Austria, India y China’, pero ‘pronto se descubrió que muchos se adaptaban poco al trabajo. La compañía trajo 1,000 chinos. Se esperaba que resultasen eficientes, pero apenas tenían un mes cuando una tendencia melancólica y suicida afectó a casi todo el grupo. Cantidades de ellos acabaron su infeliz existencia por sus propias manos. Las enfermedades los diezmaron tanto que en unas cuantas semanas solo quedaron unos doscientos’.

Según Berta Alicia Chen, ‘en la construcción… murieron 567 chinos y sobrevivieron 700′. (Chen, pág. 39). O sea, 233 menos de los 800 muertos que reporta Fessenden (Gerstle Mack, The Land Divided -La Tierra Dividida- traducción iniciada por Julio Yao en 1966).

La discrepancia la explica Mack: ‘La compañía no llevaba estadísticas de mortalidad para sus trabajadores de piel oscura, de modo que el número total de muertes es desconocido; pero los registros mostraban que 293 trabajadores blancos murieron por diferentes causas durante los cinco años’. (Mack. La Tierra Dividida. Juan Antonio Tack (Comp.) El Canal de Panamá (Biblioteca de la Cultura Panameña, 1995).

Según la Compañía (Panama Railroad), más de 12,000 trabajadores murieron en seis años. Si 293 muertos eran blancos, y 1,000 eran chinos (cifra probable, pero hipotética), ¿de qué color serían los restantes 10,707? ¿Serían no blancos, según una clasificación racista? La compañía no llevaba registros de muertos no blancos, para no revelar la cantidad de fallecidos y evitar que cundiera el pánico y se ahuyentaran las inversiones, lo que explica que admitiera menos muertos de los que había.

De los 1,267 culíes que llegaron entre 1852 y 1854, por lo menos, 1,000 pudieron quitarse la vida, tomando en cuenta que en 1854 se aguardaba otro cargamento cuya cuantía se desconoce y, además, ya había chinos en Panamá antes de 1852, cuando llegó el *Sea Witch (Bruja del Mar).*

Once mil trabajadores de diferentes nacionalidades perdieron la vida por distintas causas. En cambio, los 1,000 chinos que se suicidaron a razón de 33 o 34 por día, aparte de los que fallecieron por otras razones, eran de una sola nacionalidad.

Me pregunto, ¿por qué ningún trabajador blanco se suicidó en cinco años, mientras que 1,000 chinos se quitaron la vida en tres o cuatro semanas? Una respuesta posible es que los chinos no son blancos y había que hacerlos trabajar donde otros no querían. El trato a los chinos equivale hoy a un crimen de lesa humanidad. No se suicidaron, sino que fueron asesinados. El suicidio fue, a la vez, un acto de liberación y una forma de encubrir el asesinato.

¿Qué otro factor pudo pesar para obligar a los chinos a suicidarse o para ser asesinados, que no incidió en los 11,000 trabajadores?

Neutralidad y opio que matan

El Tratado Mallarino-Bidlack, de 12 de diciembre de 1846, entre Estados Unidos y la Nueva Granada (Colombia), le daba a la potencia derechos especiales de tránsito y la obligación de garantizar la soberanía de Colombia, la neutralidad y la paz a lo largo del Istmo, de mantenerlo libre de conflictos y guerras. Esta facultad, que Estados Unidos convirtió en intervención, le permitió a la empresa recurrir a agentes, alguaciles y pistoleros que se

encargaban de ‘mantener la paz ‘ a lo largo de la construcción.

Ante las condiciones adversas, los trabajadores no chinos habían desertado. Asediada por dificultades financieras y preocupada porque el plazo dado en el contrato con el Gobierno neogranadino vencería en aproximadamente cinco años —lo que daba lugar a incumplimiento—, la Compañía, para salvar el contrato y la inversión, decidió introducir mano de obra china, que había sido exitosa en el Oeste de Estados Unidos. En caso de incumplimiento, la compañía perdería la inversión, que pasaría a Colombia.

Los chinos no eran los más fuertes, pero sí los más disciplinados y productivos. Como apunta Chen, ‘las paladas de tierra de los chinos eran más pequeñas que las de los trabajadores blancos, pero al final de la jornada, la cantidad de su trabajo era mayor que la de los trabajadores blancos, porque laboraban con más constancia y sin tomar recesos para fumar o hablar ‘ (Chen, págs. 35 y 36).

Era una carrera contra el tiempo, con el agravante de que la sección del ferrocarril que faltaba para terminar la obra era la más difícil de todas, pues era cuesta arriba, lo que aumentaba la mortandad.

Los chinos reemplazaron a los desertores y se les pagaba parcialmente con opio, porque esta droga les ayudaba a mitigar su agotamiento físico y algunas enfermedades. El salario restante se les retenía para cubrir supuestos gastos de viaje, de modo que no recibían dinero, sino droga.

Pero el Gobierno de Estados Unidos prohibió el uso de opio para pagar salarios en su territorio, y la Compañía olvidó hacer un último pedido del estupefaciente. Cuando se acabaron sus reservas, los chinos, que resentían la soledad y sabían que no podían regresar a su Patria, se deprimieron y cayeron en total desesperación.

A pesar del sufrimiento, con hambre y sin medicinas, se les obligó a redoblar esfuerzos, y ante estas circunstancias, los chinos se negaron a ser explotados y se rebelaron pacíficamente contra la compañía. Era la primera protesta contra una empresa transnacional en este continente; y no es inverosímil, sino lo contrario: que ello pudo ocasionar que los agentes de Estados Unidos reprimieran a los culíes para mantener el orden.

El temor de perder su inversión hizo que la Compañía exprimiera hasta la última gota de aliento a los chinos, con tal de cumplir con el contrato. ¡En ningún país del mundo desde el siglo XIX se ha registrado el suicidio de 1,000 personas en un mes, o 34 por día, por el motivo que fuese!

Los chinos continuaron trabajando y muriendo por una causa que no era suya. Se suicidaron como hombres libres, mártires del primer ferrocarril interoceánico del mundo, en un definitivo acto de liberación.

Sin su holocausto no existirían ni la vía férrea ni el Canal. Los pocos sobrevivientes (nueve en total) que permanecieron, fundaron la Sociedad China en 1873 y se integraron a nuestra nacionalidad. Era la primera sociedad extranjera en Panamá.

El 3 de noviembre de 1903, cuando Panamá se separó de Colombia tras la intervención de Estados Unidos, los dos únicos mártires fueron chinos: uno fue Wong Kong Yee, médico tradicional oriundo de Hockshang, provincia de Cantón, ciudad de la que vino mi propio

padre. Ningún panameño murió.

Wong Kong Yee murió tras disparos de un cañonero de Colombia a las diez de la noche del 3 de noviembre, mientras cenaba en su residencia de la Calle Salsipuedes. Su muerte fue certificada por el Cónsul de Estados Unidos en un microfilm descubierto por este autor, y también reconocida por William McCain, autor norteamericano de **The United States and Panama**, quien . señaló la deuda de gratitud que Panamá le debe a este "ciudadano del Celeste Imperio".

El otro, de nombre desconocido, murió en la playita de la actual presidencia de Panamá.

Tanto los mártires del ferrocarril interoceánico del mundo (hace 165 años) como los dos mártires chinos del 3 de noviembre (hace 117 años) aguardan a que se les haga un reconocimiento, a pesar del racismo colonialista que nos han impuesto los "dueños" verdaderos de Panamá.

— Conferencia dictada con los auspicios de la Universidad de las Américas, la Oficina Comercial Chino-Panameña y la Autoridad del Canal de Panamá, en el PARLATINO, 26 de septiembre de 2014.

Julio Yao Villalaz

Julio Yao Villalaz: *Presidente Honorario del Centro de Estudios Estratégicos Asiáticos de Panamá; ex Asesor de Política Exterior del General Omar Torrijos: ex Agente de la República de Panamá ante la Corte Internacional de Justicia de La Haya y Analista Internacional.*

La fuente original de este artículo es alainet.org
Derechos de autor © Julio Yao Villalaz, alainet.org, 2020

Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook
Conviértase en miembro de Globalización

Artículos de: **Julio Yao Villalaz**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca