

Título:< Sobre los Trabajadores en la Construcción del Ferrocarril de Panamá (1850-1855)>

Autor:<Cleves Martínez, Camilo Ernesto>

Dirección: < Oficina de Relaciones Internacionales/ Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de Colombia/Universidad Nacional de Colombia, Unidad Camilo Torres, Bloque B6, Oficina 83, Bogotá /Colombia/ceclevsm@unal.edu.col>

Resumen: < La comunicación interoceánica dominó la concepción que del istmo centroamericano se tenía en Europa y Norteamérica e hizo parte de sus planes expansionistas. El Ferrocarril de Panamá, construido entre 1850 y 1855, fue el primero en permitir el tránsito del Atlántico al Pacífico en pocas horas, hizo parte del fenómeno de industrialización fabril que se presentó con mayor fuerza desde el siglo XIX y que ingresó a espacios específicos donde las condiciones locales determinaron la forma de traducción y asimilación de tecnologías como la ferroviaria. Para ello, la gente y la naturaleza tuvieron que adaptarse y el territorio transformarse. Dado que la estructura demográfica y la económica local no les permitieron a sus constructores contar con el cuerpo de trabajadores que requerían para el desarrollo de la obra, fueron captados trabajadores de diferentes procedencias, empleando múltiples formas de vinculación y control.>

Eje temático: < Tecnología-Sociedad >

Código <Código 4COL014>

País: <Colombia >

Palabras clave: <ferrocarriles, trabajadores, Panamá, comunicación interoceánica, Estados Unidos, imperialismo>

Proyecto(s) de investigación asociado(s) < Monografía para obtener el título de historiador, Universidad Nacional de Colombia, septiembre de 2005>

Período de investigación: *Iniciación:* < febrero 2005>; *Finalización:* <junio 2005>

SOBRE LOS TRABAJADORES EN LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL DE PANAMÁ (1850-1855)

Camilo E. Cleves M.
ceclevsm@unal.edu.co

“... 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 corrían a través de una profunda ciénaga, cubierta de una selva espantosa, llena de malaria y con abundantes especies de animales salvajes, reptiles e insectos venenos conocidos en los trópicos...”¹.

La historiografía que estudia el siglo XIX panameño es escasa, y más escasa aún es la que presta atención a los aspectos relacionados con el Ferrocarril de Panamá, el cual es usualmente citado como marco de referencia para otros procesos, en especial los asociados al Canal interoceánico.

El mayor porcentaje estos trabajos ha dejado de lado el análisis de la estructura de una sociedad que centraba su actividad en la agricultura y en la ganadería extensiva, sectores a los que una importante parte de la población pertenecía y la cual se encontraba inscrita dentro de una sociedad de limitada movilidad, lo que influyó decisivamente en las dinámicas de construcción del camino de hierro.

La relevancia de Panamá como zona de tránsito entre el Atlántico y el Pacífico fue reconocida desde la conquista y jugó un importante papel durante la colonia; pero fue hasta la construcción de su ferrocarril, entre 1850 y 1855, que se logró materializar un proyecto masivo de comunicación transistmica entre sus dos costas.

El ferrocarril panameño se sumó al impulso férreo que se estaba presentando en su tiempo: Estados Unidos inauguró en 1830 su primer camino de hierro, Francia hizo lo mismo en 1832, Bélgica y Alemania en 1835, Rusia en 1837 y Austria en 1838. Entre

¹ FESSENDEN, Otis. *History of the Panama Railroad*, New York, Harper & Brothers, 1862 p.21

1840 y 1870 se multiplicaron por catorce la longitud de las líneas, generando la expansión de numerosas ramas de la industria.

La construcción del Ferrocarril de Panamá hace parte del fenómeno de industrialización fabril que se presentó con mayor fuerza desde el siglo XIX y que ingresó a espacios específicos donde las condiciones locales determinaron la forma de traducción y asimilación de tecnologías como la ferroviaria. Para ello, la gente y la naturaleza tuvieron que adaptarse y el territorio transformarse.

Las principales causas que motivaron la construcción fueron de dos tipos, la primera: la expansión interna de los Estados Unidos de América, que ante la necesidad de una vía de comunicación adecuada para unir sus dos costas optó por impulsar la construcción del ferrocarril por territorio panameño, optimando una ruta que había sido empleada durante varios decenios por colonizadores y aventureros.

La segunda: la expansión externa norteamericana, que buscaba consolidar su papel hegemónico en el contexto internacional, frente a tentativas inglesas y francesas de entrar a controlar la estratégica zona de paso entre el Atlántico y el Pacífico, materializando sus propósitos con los tratados Mallarino-Bidlack y Clayton-Bulwer y con el contrato que la compañía constructora, la *Panama Railroad* firmó con el gobierno de la República de Nueva Granada.

TERRITORIO Y DEMOGRAFÍA

La explicación que la historiografía tradicionalmente ha presentado, según la cual las condiciones del territorio y medioambientales habrían impedido el crecimiento de la población y por tanto la disponibilidad de trabajadores para la construcción del camino de hierro resulta insuficiente, en la medida en que las transformaciones asociadas a la intervención europea, a partir del siglo XVI, en el territorio centroamericano fueron las que determinaron la caída de la población y la recuperación de la vegetación en la zona, que llevo a ser considerado “territorio virgen”.

Una característica importante de la sociedad panameña fue la limitada movilidad de los trabajadores de las haciendas agrícolas y principalmente ganaderas que hacían parte de una estructura que impedía a los trabajadores re-orientar sus actividades hacia otras labores, como las que requería la construcción de la vía férrea. Entonces, la baja disponibilidad de trabajadores no estaba determinada por un territorio en el cual la “vida humana” no pudiera prosperar, sino por los cambios e intervenciones hechas a lo largo de varios siglos que redujeron a su mínima expresión la población nativa y por la estructura productiva que impedía su movilidad.

En el territorio panameño se han presentado múltiples transformaciones desde que sus primeros pobladores intervinieron su entorno, en el Istmo hay evidencia de ocupación humana constante desde por lo menos 9.000 años a. C., y de cultivos de maíz desde unos 5.000 años a. C. Se estima que los pobladores del istmo, al momento de la invasión europea, alcanzaban entre 220.000 y 240.000 personas, aunque algunos investigadores han hablado de más de dos millones de personas en la zona².

Sin embargo para principios del siglo XIX y como resultado de la eliminación de sus primeros habitantes, en conjunto la población no alcanzaba ni a la mitad del número que ocupó el territorio en los primeros años del siglo XVI, situación que continuó en el periodo de la Construcción férrea: Para 1851 la Provincia de Panamá, en un territorio de 39.000 Km² tan sólo tenía 2.322 habitantes³.

El Istmo de Panamá pasó de ser un territorio densamente poblado antes de la llegada europea, en el que eran evidentes los cambios producidos por la acción humana, a ser un lugar que albergaba a un número relativamente reducido de población. Su clima, que no había sido obstáculo para el aumento de sus pobladores, comenzó a considerarse enfermizo y “la causa” de su despoblamiento⁴.

² HERRERA, Marta. *Panamá en el Contexto Colonial. La Transformación de un Territorio Articulado en una Ruta de Paso* p. 24. En BONILLA, Heraclio y MONTAÑEZ., Gustavo *Colombia y Panamá: La Metamorfosis de la Nación en el Siglo XIX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 2004.

³ *Cuadro Distributivo de las Provincias de la República por Orden Numérico de sus Poblaciones, Según el Censo de 1851*, En: SÁNCHEZ, Efraín. *Gobierno y Geografía: Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*. Bogotá: El Ancora Editores, 1999, p.178

⁴ HERRERA, Marta. Op Cit., p.33

La reducción de la población, ocasionada por múltiples factores asociados a la presencia europea, ofreció mayores posibilidades a la vegetación y a la fauna para reproducirse sin mayores obstáculos, hasta el punto que extensas áreas empezaron a ser definidas como “selvas vírgenes”. Pero al tiempo que la vegetación ganaba espacio, los humanos lo perdían, afectando las dinámicas económicas en la zona. De ser un área de importantes intercambios comerciales de largo alcance durante la época precolombina, se transformó en tan solo una ruta de paso de mercancías durante los siguientes siglos⁵.

Las condiciones de la zona en la primera mitad del siglo XIX no eran muy distintas a las que existieron durante la época colonial, donde los caminos precolombinos se habían convertido en rutas de difícil tránsito, lo cual se acentuó tras el cambio en la vía panameña para comunicar el Océano Pacífico con el Atlántico a través del Cabo de Hornos, al parecer ocasionado por el constante hostigamiento de los piratas, a mediados del siglo XVII⁶.

LA COMUNICACIÓN INTEROCEÁNICA

Desde la cuarta década del siglo XIX existió una fuerte competencia entre las potencias económicas para desarrollar un proyecto de comunicación interoceánico por Centroamérica; así como entre los países que aspiraban a que un medio de comunicación se desarrollara en su territorio.

En este periodo la historia del capitalismo mostró una aceleración en los tráficos comerciales intercontinentales y una ampliación constante de las rutas marítimas, lo que llevó a Panamá al foco de disputas imperialistas, “que no eran simplemente las manifestaciones del poder político de las nuevas potencias, sino también los recorridos trazados por un sistema económico que ya había dejado de ser economía mundo para convertirse en economía mundial”⁷.

⁵ Ibid.

⁶ Una fuente que presenta de manera clara estas transformaciones en el territorio son las crónicas de viaje de Augusto Le Moyne, *Viajes y Estancias en América del Sur, la Nueva Granada, Santiago de Cuba y el Istmo de Panamá*. Biblioteca Popular de Cultura Colombiana. Bogotá, 1945.

⁷ BARONA BECERRA, Guido; DOMINGUEZ OSSA, Camilo; FIGUEROA CASAS, Apolinar ; GÓMEZ, Augusto; editores. *El Estado del Istmo de Panamá, Provincias de Chiriquí, Veraguas, Azuero y Panamá en Geografía Física y Política de la Confederación Granadina Volumen 1* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Universidad del Cauca, 2002. p. 35

En Panamá, Nicaragua y México se presentaron varios proyectos para construir una vía que uniera las costas Centroamericanas. Francia, Inglaterra, Estados Unidos e incluso Holanda fueron los promotores de estas empresas, por lo que ciudadanos y funcionarios de los gobiernos de esos países negociaron concesiones con la Confederación Centroamericana y con la Nueva Granada. Pero fue sólo con la consolidación de la doctrina Monroe que Estados Unidos concretó un proyecto de comunicación en el Istmo que se materializó en el ferrocarril panameño⁸.

Durante la primera mitad del siglo XIX, Inglaterra dominaba la navegación comercial y militar tanto en el Atlántico como en el Pacífico Americano, el control del paso interoceánico resultaba fundamental para afianzar su posición frente al papel que jugaban otros países, especialmente Francia y Estados Unidos, los cuales tenían un claro interés en la zona.

Los británicos enfocaron sus esfuerzos en mantener su influencia en el istmo y en obtener privilegios en el correo y el tránsito de mercancías del gobierno granadino. Los ingleses estaban en posesión de la costa oriental de Nicaragua y tenían intenciones de extender su protectorado de Mosquitia para incluir parte de lo que era el Estado de Panamá (territorio neogranadino)⁹.

Los Estados Unidos tenía un claro interés en controlar el paso del Atlántico y el Pacífico, en la medida en que esto les permitiría tener el dominio de un eventual medio de comunicación en la zona, y ante las tentativas inglesas de ingresar a territorio neogranadino, el gobierno de Bogotá negoció un tratado comercial con Washington suscrito en 1846 y ratificado en 1848, el Mallarino-Bidlack¹⁰.

⁸ PERCY DUVAL, Miles, *Cádiz a Catay; La Historia de la larga Lucha Diplomática por el Canal de Panamá*, Panamá: Editorial Universitaria, 1973, pp 12-30

⁹ MON PINZÓN, Ramón Arturo *Historia de la Migración China Durante la Construcción del ferrocarril de Panamá*. Tesis de la Maestría en Estudios de Asia y Africa del Norte con Especialización en China, México: El colegio de México, Centro de Estudios de Asia y Africa del Norte. 1979 p. 27

¹⁰ El texto completo de este tratado, así como todos los relacionados con la comunicación interoceánica, se encuentran publicados en CASTILLERO REYES, Ernesto de Jesús *Historia de la Comunicación Interoceánica del Istmo de Panamá*. Panama: Imprenta Nacional, 1939.

El tratado facultaba en su artículo 35 a Washington para intervenir directamente en Panamá, bajo el supuesto de que peligrara el libre tránsito o la soberanía de Nueva Granada. Además de lo anterior se les concedieron a los Estados Unidos privilegios comerciales y derechos de vía por Panamá. Por cuenta del tratado se abolieron las tarifas diferenciales impuestas a Estados Unidos y se ofrecía al gobierno y a los funcionarios de ese país el derecho de libre tránsito por el istmo.

Para la Nueva Granada la importancia del tratado consistía en que, en apariencia, garantizaba su soberanía; para los Estados Unidos, en asegurar su paso a través del istmo. Pero en algunas ocasiones, cuando un levantamiento amenazaba la soberanía de Nueva Granada, pero no interferían con el tránsito, los Estados Unidos rehusaban participar; mientras que en otras ocasiones intervenían para proteger el tránsito aun cuando esa soberanía no estuviera en peligro¹¹.

LA CONQUISTA DEL OESTE NORTEAMERICANO.

La Fiebre del Oro Californiano ha sido considerado por diferentes autores como el móvil principal, aunque no único, de la construcción de la vía: Sin embargo este proceso, aunque paralelo, sólo implicó mejores dividendos para el ferrocarril, el cual se hubiera construido aun sin la coyuntura aurífera.

El expansionismo norteamericano empezó a desarrollarse en la primera mitad del siglo XIX. Fue la era de la marcha hacia el oeste; en menos de un siglo, desde la independencia de las trece colonias en 1783 a la anexión de California y Nuevo México en 1848, el territorio de Estados Unidos se extiende progresivamente de un océano a otro. En 1903 se presenta una última etapa con la fijación de la frontera entre Alaska y Canadá.

La frontera se convirtió en una verdadera institución y luego también en un hilo conductor de la interpretación historiográfica; la frontera no era las costas del océano, sino las tierras intermedias, las áridas planicies ubicadas entre el meridiano 100 y las

¹¹ MON, Ramón. Op Cit ., p. 43.

Montañas Rocosas, o sea desde donde terminaban los bosques y la cuenca del Mississippi por el este y las montañas por el oeste. Estas eran las tierras que tenían que atravesar durante tres meses los que querían ir a colonizar los nuevos territorios.

Es importante señalar cómo en la base del crecimiento económico estadounidense, durante la primera mitad del siglo XIX, tuvieron enorme importancia los recursos naturales y la posibilidad de acceso a tierras; la política gubernamental consistió en adjudicar su posesión a grupos de colonos que migraron a los nuevos territorios.

El avance de los colonos hacia el oeste fue asombroso, si se le compara con otros periodos y empresas colonizadoras; sólo se puede explicar por el impulso de la revolución industrial y sobre todo por el desarrollo de los ferrocarriles. La difusión de los ferrocarriles proporcionó en el territorio norteamericano el primer transporte por tierra rápido y económico, fomentó la creación de nuevos centros urbanos, transportó a los nuevos pobladores y distribuyó sus productos agrícolas y ganaderos.

Sin embargo, antes de 1855 la colonización de California y en general del oeste norteamericano se realizaba bajo condiciones de extrema dificultad ya que aún no existían vías de comunicación adecuadas, tanto por la exigente geografía, como por las tribus indígenas que defendían sus territorios¹².

Si se quería evitar el tránsito a través del territorio norteamericano, lo que era usual dadas sus difíciles condiciones, se podían seguir cuatro caminos diferentes: La primera posibilidad pasaba por México, un viaje largo y peligroso; la segunda era la vía por el Cabo de Hornos, dando la vuelta alrededor de América pero de Nueva York o de San Francisco vendría a representar alrededor de trece mil millas, mientras que por Panamá, que era otra posibilidad, representaba solamente cinco mil, un significativo ahorro. El viaje por Nicaragua era otra opción, aunque más larga que la ruta panameña¹³.

¹² FIGUEROA NAVARRO, Alfredo. *Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821-1903)*. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1980 p. 8

¹³ *Ibid.*, p.275

Principalmente desde 1848, colonizadores y mineros norteamericanos optaron por la ruta panameña para llegar al Oeste Norteamericano, pues era la vía menos costosa. Al realizar un rastreo de los registros del semanario “El Panameño” es posible inferir que entre enero de 1849 y diciembre de 1850, aproximadamente 21.284 personas habrían cruzado el istmo rumbo a California¹⁴.

El tránsito era una verdadera odisea, en que se soportaba toda clase de peligros e inconvenientes, desafiando lluvias, mosquitos, altas temperaturas y animales salvajes. En variadas ocasiones el problema eran los asaltos en el camino. Se requerían tres o cuatro días para cubrir el trayecto de 80 km. que separan las dos costas. Con la construcción del ferrocarril se redujo el viaje a cuatro horas¹⁵.

El viajero Consejero Lisboa escribió en sus crónicas: *...para dar una idea de la opinión que tengo de este trayecto, diré al lector que yo he dado la vuelta dos veces al Cabo de Hornos, en invierno, y prefiero darla diez veces más a cruzar otra el istmo de Panamá hasta que no esté concluido el camino de hierro*¹⁶.

EL ESTADO DE PANAMÁ

Aunque no existen estudios de este periodo la economía de Panameña como para otras regiones de la América Hispánica, se sabe que las economías extractivas de bajo valor agregado, que se presentaron desde los primeros años de conquista y de colonización, formaron regiones especializadas, concentrando la producción en los centros de poder administrativo, los cuales fueron integradas a circuitos exportadores orientados hacia las respectivas metrópolis según las modificación de la geopolítica mundial¹⁷.

Panamá era una provincia pobre y poco desarrollada, que tenía en su posición geográfica su mayor esperanza de progreso. A lo largo de la primera mitad del siglo

¹⁴ EL PANAMEÑO, Panamá: 26 de mayo de 1850; EL PANAMEÑO, Panamá: 7 de abril de 1850 EL PANAMEÑO, Panamá: 19 de enero de 1851.

¹⁵ NAVARRO, Alfredo. Op Cit . p.261

¹⁶ LISBOA, Consejero *Relación de un Viaje* Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República de Venezuela, 1944 p.338

¹⁷ BARONA BECERRA, Guido; DOMINGUEZ OSSA, Camilo; FIGUEROA CASAS, Apolinar ; GÓMEZ, Augusto; editores. Op Cit., p 47

XIX, los ideólogos de la oligarquía panameña consideraban que el progreso de su territorio dependía de la realización de una vía transístmica; estiman que gracias al transporte de mercancías e individuos la provincia se enriquecería automáticamente, engrosando su población y su “civilización”¹⁸.

En las primeras décadas del siglo XIX el istmo de Panamá se encontraba sumergido en una profunda crisis económica, cuyo inicio se ubicó en el primer tercio del siglo XVIII, cuando por el constante hostigamiento de los piratas, las rutas marítimas cambiaron la vía panameña por la del Cabo de Hornos. Dicha crisis se prolongó hasta la primera mitad del siglo XIX, exceptuando el periodo que va de 1810 a 1821, pues a causa de las guerras independentistas la corona española volvió a utilizar la ruta del istmo para el comercio y para la concentración de tropas¹⁹.

LOS TRABAJADORES

El rasgo más significativo del proceso de construcción del ferrocarril, en términos generales, fue la ausencia de trabajadores locales: la historiografía ha centrado su explicación de este fenómeno en la baja densidad demográfica y en el hecho que los panameños preferían emplearse en otras actividades que les resultaban más lucrativas, lo cual es parcialmente cierto, pues se trataba de una situación compleja y de más largo alcance

Ante la baja disponibilidad de brazos, la compañía constructora optó por buscar trabajadores en diferentes partes del mundo, para ello reclutó obreros de Inglaterra, Irlanda, Francia, Alemania, Austria, India, China, las Antillas y Cartagena de Indias, a través de agentes propios o de compañías contratadas para tal fin.

Recordemos que la primera mitad del siglo XIX se caracterizó por una serie de transformaciones que incitaron una alta movilidad de personas en todo el mundo, y es justamente durante la construcción del ferrocarril que se inician los ciclos migratorios de trabajadores hacia el territorio panameño, los cuales continuaron con el canal francés y el norteamericano.

¹⁸ FIGUEROA NAVARRO, Alfredo. Op Cit., p.260

Si bien la baja densidad demográfica fue la principal dificultad de la empresa para contar con trabajadores locales, un campo de estudio en el que aun no se ha profundizado es la situación de éstos en las haciendas ganaderas y agrícolas, en las cuales tenían limitada movilidad, situación que pudo influir en la baja oferta de trabajo local. Cabe mencionar que el sistema de pastoreo era la actividad que ocupó la mayor cantidad de trabajo en los siglos XVII, XVIII y XIX en Panamá y que junto a las coyunturas de la comunicación interoceánica eran el centro de la economía local.

Para los panameños que no estaban vinculados a un sistema productivo de limitada movilidad, como en la hacienda, resultaba más benéfico dedicar sus esfuerzos en apoyar a los viajeros que atravesaban el istmo, lo que les reportaba unos ingresos mayores a los que les generaría el emplearse en la construcción férrea ocasionando que compañía consideraba muy altos los salarios demandados²⁰.

Es muy poco lo que se sabe sobre las condiciones de trabajo en Ferrocarril de Panamá, en materia de horas, salarios, etc., tampoco se pueden deducir de los escuetos informes financieros anuales o de las actas de la Junta de Directores²¹. En el artículo 14 del contrato ente el gobierno de la Nueva Granada y la compañía constructora quedaron estipulados los aspectos relacionados a la contratación de trabajadores de la siguiente manera:

*...Queda igualmente la compañía en libertad de escoger el modo de proceder que le pareciera mejor para la construcción y los trabajos de los caminos de carriles de hierro, con tal que él quede construido de manera que los viajeros y mercancías que transporten por él sean transportados, a lo más tarde, en doce horas del uno de los océanos al otro y recíprocamente...*²²

¹⁹ Ibid., p.179

²⁰ FESSENDEN, Otis Op Cit p. 32. ; Los bogas del río Chagres ganaban \$5.000 diarios; los cargueros \$10.00 por persona y por el alquiler de una cabalgadura se podía cobrar \$25.00

²¹ MON, Ramon. Op Cit., p.39

²² Trascrito por CASTILLERO REYES, Ernesto de Jesús *Historia de la Comunicación Interoceánica del Istmo de Panamá*. Panamá: Imprenta Nacional, 1939.

La Panama *Railroad Company* realizó un estricto control sobre sus trabajadores, no podía permitir que los obreros que había traído del exterior buscaran una mejor opción que la ofrecida por las obras del ferrocarril, para ello contó con el apoyo de las autoridades panameñas.

Los trabajadores que desertaban eran ...*capturados por la por la autoridad política que acogió con todo celo la reclamación de los empresarios, y otros que viendo que no se les consentía la violación de sus contratos, han tenido que venir sobre sus pasos y prevenir los males que les esperaba de su mala fe*²³.

SOBRE LA MIGRACIÓN HACIA PANAMÁ

En términos generales puede definirse la migración como un cambio permanente o semi-permanente de residencia, sin tomar en cuenta la distancia del cambio o si se trata de un cambio voluntario o involuntario. Las explicaciones que se han dado frente a las migraciones emplean hipótesis a partir de elementos internos y externos; se sugiere que la migración obedece a desequilibrios socioeconómicos entre otros factores, donde ciertas fuerzas impulsan a las personas a abandonar su lugar de origen (Fuerzas internas) y otros los atraen hacia el área de destino (fuerzas externas)²⁴.

Eric Hobsbawm nos muestra en *El Mundo del Trabajo* cómo las transformaciones económicas y sociales entrañan la migración de masas dentro de un país o de un país a otro, “Ni la industrialización capitalista ni la socialista son concebibles sin ella. Esto produce los problemas especiales de los *forasteros* o *extranjeros*, problema que ya había sido creado por las pautas precapitalistas de asentamiento y colonización obvio que esto afecta de modo directo a la clase trabajadora”²⁵.

La complejidad de la pauta de migración y la distribución de los grupos migratorios, hace que las personas que emigran pueden formar una corriente única hacia una región,

²³ EL PANAMEÑO. 2 de febrero de 1851.

²⁴ NEWTON, Velma *Los Hombres del Silver Roll: Migración Antillana a Panamá 1850-1914* Panamá: Sociedad de Amigos del Museo Afroantillano de Panamá, 1995. p. 4

²⁵ HOBBSAWM, Eric *El Mundo del Trabajo: Estudios Sobre la Formación y Evolución de la Clase Obrera* Barcelona, Editorial Crítica, 1887. p. 78

o pueden desplegarse y producir de esta manera una diáspora temporal o permanente susceptible de adquirir proporciones mundiales²⁶.

Como se ha dicho, los pocos estudios que centran su atención en el ferrocarril panameño no se han interesado por el origen de los trabajadores en la obra y las fuentes primarias consultadas presentan poca información al respecto. De los móviles migratorios de japoneses y antillanos existe mayor información que de otros grupos que participaron en la obra; a continuación se presentarán algunos aspectos que motivaron esta movilidad:

Una porción de los trabajadores europeos que se dirigieron a América finalizando la primera mitad del siglo XIX, en busca de mejores condiciones económicas, se emplearon en el ferrocarril panameño; recordemos que desde 1845 y hasta 1849 los cultivos de Papa del Viejo Continente fueron afectados por un hongo parasitario peruano, sumiendo en el hambre a millones de pobres irlandeses, belgas y alemanes. Las hambrunas fueron seguidas por el tifus y otras enfermedades que sumados al aumento de la población, impulsaron los ritmos migratorios, situación que se acentuó con los cambios desarrollados por el sistema fabril²⁷.

Otro grupo estaba compuesto por trabajadores provenientes de India. Para mediados del siglo XIX éste país se debatía en un mar de intereses debido a la presencia cada vez más fuerte de los representantes de la Reina Victoria. Dada la inestabilidad y las difíciles condiciones de su aparato productivo, docenas de hombres y mujeres viajaron a América en busca de fortuna. No se sabe cuantos hindúes llegaron a trabajar en la construcción del ferrocarril y aunque no eran un grupo mayoritario, es posible afirmar que jugaron un importante rol en el proyecto²⁸.

El caso de los trabajadores chinos resulta interesante en la medida en que no pertenecían a una cultura que tradicionalmente emigrara y que existía una legislación en contra de la

²⁶ *Ibíd.* p. 79

²⁷ ESPINO, Rodrigo, MARTÍNEZ Raúl, *Textos de Historia Centroamericana y el caribe: Panamá 2*. Guadalajara, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. 1988. p. 72

²⁸ SHAHANI, Rosa La Comunidad Indostana en Panamá en GOLCHER, Ileana. Editora. Este País, Un Canal, un Encuentro de Culturas, . Panamá: CEASPA, Naciones Unidas. 1999. p.161.

misma, pero la explosión demográfica, las catástrofes geográficas y la guerra del opio los empujaron a buscar nuevos horizontes²⁹ .

La población china empezó a experimentar una disminución de su nivel de vida a partir de las primeras décadas del siglo XVIII, situación que se presentaba crítica hacia mediados del XIX, cuando se inician las primeras corrientes migratorias, lo que permitió el establecimiento de comercio de trabajadores controlado por los ingleses en las regiones de intercambio comercial³⁰ .

Iniciando el siglo XIX, llegaron China los Barcos Mercantes Americanos (Chinese Clippers), que comenzaron a competir fuertemente con los británicos en el comercio de productos orientales, lo que impulsó a los ingleses a buscar en el tráfico de mano de obra china una alternativa para continuar con sus actividades comerciales³¹ .

Los antillanos fueron otro grupo importante de trabajadores, la migración antillana a Panamá durante el siglo XIX obedece al alto desempleo y subempleo que generó la disminución de la producción azucarera, los bajos salarios y la presión demográfica, especialmente en el caso de Barbados³² . Otro elemento a tener en cuenta es el fin de la esclavitud en la región, lo que generó una importante movilidad humana.

Para 1850 la producción azucarera dominaba el escenario agrícola de las Antillas Británica; representaba el grueso de las exportaciones y daba empleo a un importante sector de la población, pero dicha producción sufrió una considerable baja a partir de 1846, cuando el gobierno Británico aprobó la Ley de Impuestos al Azúcar, por medio de la cual se reducían los derechos preferenciales sobre el producto agrícola hasta 1852, cuando el azúcar de las colonias, al igual que la extranjera, empezó a pagar un impuesto de 14 chelines por quintal³³ .

29 MON PINZÓN, Ramón Arturo Op Cit., p.11. La mayoría de los datos sobre emigración china se pueden encontrar en los libros azules británicos, titulados “Emigration” , publicados en 1853,1855,1858, etc. , en la correspondencia de los cónsules extranjeros radicados en China y los “Parliamentary Papers” del Gobierno inglés.

30 Ibid. p.8

31 Ibid., p. 15

32 Velma Newton Op Cit., p.5

33 Ibid.

Para mediados del siglo XIX las grandes plantaciones de caña de azúcar ofrecían empleo de tiempo completo a gran cantidad de trabajadores agrícolas y de tiempo parcial a algunos campesinos, pero el abandono de las grandes haciendas y la reducción de los cultivos durante los decenios siguientes causaron un altísimo desempleo y un importante impulso migratorio³⁴.

El diario *Morning Journal* anunció en junio de 1850 el inicio del movimiento migratorio hacia Panamá de la siguiente manera:

*Los Jóvenes de esta ciudad al fin han despertado ante la necesidad que existe en estos tiempos de angustia y se inclinan a abandonar su patria... donde confrontan hambre y miseria... para probar suerte en otras tierras, conocemos muchas personas que por mucho tiempo recorrieron las calles de esta ciudad, literalmente sin comer porque no encontraban empleo, y que ahora prosperan en Chagres [provincia del Estado de Panamá]...*³⁵

SOBRE LOS MECANISMOS PARA CAPTAR TRABAJADORES

En enero de 1850³⁶ visitó Panamá, procedente de Nueva York, el ingeniero Troutwin en representación de la *Panama Railroad Co*, para averiguar si 1.500 hombres que se necesitaban se podrían conseguir en el país, o si será más conveniente traer los operarios de los Estados Unidos; es a partir de este momento que la empresa desplegó toda su capacidad para localizar trabajadores en diferentes partes del mundo, al darse cuenta que en Panamá no contarían con el número de brazos requeridos.

La estrategia que empleó la compañía para captar trabajadores estaba centrada en agentes propios o compañías contratadas para tal fin; sabemos que los posibles empleados recibieron la información del ferrocarril por tres medios: por la prensa (de

³⁴ Ibid., p. 19

³⁵ Citado por NEWTON, Velma Ibid., p. 39

³⁶ EL PANAMEÑO. 6 de enero de 1850

diferentes lugares del mundo), por los emigrantes que los precedieron y por los agentes reclutadores³⁷.

Los agentes reclutadores dependían en gran medida de los anuncios en periódicos y afiches; en las provincias del Estado de Panamá y en las Antillas Británicas se emplearon estos medios para informar sobre las oportunidades laborales en el Istmo, incentivando a los habitantes de las áreas rurales a viajar a los centros de reclutamiento, los cuales se ubicaban generalmente en pequeñas ciudades portuarias, en las Antillas, o en los pueblos del interior, en Panamá.³⁸

En algunas ocasiones se publicaron anuncios de los agentes reclutadores donde se informaba del número de trabajadores que se requería y las condiciones para trabajar en Panamá; sin embargo, la circulación de los periódicos era limitada en los distritos rurales. Los posibles emigrantes probablemente confiaban más que en los periódicos, en la información suministrada por los agentes que los enganchaban en sus propias comarcas³⁹.

Una situación interesante es la forma en que fueron vinculados obreros pobres provenientes de Nueva York, quienes encuentran en la construcción de la vía férrea panameña una opción para llegar al Oeste de su país. La empresa los llevó desde su ciudad de origen hasta las obras para emplearlos en la construcción, allí les suministraba alimentación y alojamiento durante 100 días y luego, en forma de pago, eran llevados a California en los barcos de la compañía⁴⁰.

En 1853 la construcción avanzaba simultáneamente desde Gorgona y Ciudad de Panamá hacia la parte alta de la cordillera, el terreno montañoso necesitó varios cortes profundos ocasionando continuos derrumbes, exigiendo mayor inversión de trabajo lo que obligó a la compañía a redoblar sus esfuerzos en la búsqueda de trabajadores; entonces, se designó al Sr. Spies como agente reclutador de la compañía en la Gran

³⁷ NEWTON, Velma., Op Cit. p. 33

³⁸ Ibid., p.118

³⁹ Ibid.

⁴⁰ Este acuerdo sólo se aplicaba a obreros de la unión americana. EL PANAMEÑO. 1 de septiembre de 1850.

Bretaña, así mismo se nombró un agente que consiguiera trabajadores en Suramérica y se designó a los señores H.A. Coit y G.B. Lamar en comisión especial para contratar un embarque de chinos para el Istmo⁴¹.

Los chinos eran conocidos como Culies, la frase Culí (qu-li) describe la naturaleza de la ocupación, dice lo que una persona puede hacer, pero no tiene que ver con salarios o términos contractuales. “Qulí” significa alquilar músculo, esta es una expresión idiomática para significar el alquiler de una persona para realizar una actividad no calificada.

Los chinos no lograron adaptarse a las condiciones de la obra, lo que llevo a un intercambio con trabajadores jamaquinos: En reunión del 2 de octubre de 1854 el Sr. Worsleyen en representación del gobernador de Jamaica presenta las exigencias para realizar el intercambio así:

Los chinos serían llevados a Aspinwell (hoy Colón), sanos o enfermos, que se suministraría un trabajador jamaquino por cada chino que se recibiera en un plazo de cuatro meses y se comprometían a dejar y recoger en dicha ciudad a los trabajadores, sin ningún costo para la Compañía⁴².

El 3 de octubre se informó a la Junta Directiva que Totten entregó 197 chinos al señor Worsley y recibió \$17.77 por cada uno, lo que se estimaba costaba la traída de cada trabajador de Jamaica⁴³.

No hay cifras que nos hablen del número total de antillanos que fueron contratados para la construcción del ferrocarril, los diarios muestran la entrada de grandes cantidades de antillanos, pero no sabemos que cantidad fue al Ferrocarril de Panamá. Velma Newton estima a partir de la información de los diarios Jamaquinos, que entre 1850 y 1855 partieron rumbo a Panamá cinco mil personas⁴⁴; sin embargo es muy probable que muchos de ellos viajaran finalmente rumbo a California o hacia Perú.

⁴¹ Transcrita del acta de la Compañía por MON PINZÓN, Ramón Arturo op cit., p 47

⁴² Acta de la Junta Directiva del 2 de octubre de 1854. Transcrita por MON PINZÓN, Ramón Arturo Op Cit. p.72

⁴³ Ibid.

⁴⁴ Velma Newton OP Cit, p.133

El reclutamiento en las Antillas Británicas se concentró en Jamaica por su proximidad al Istmo y por el servicio de vapores que ya existía entre los dos lugares; era pues más barato y más fácil enganchar trabajadores desde esa isla que desde islas más al sur⁴⁵.

Otra forma de captar trabajadores de las Antillas, fue a través de la empresa *Hutchins and Company*, de Kingston, contratada para que los enviara a las obras del ferrocarril panameño. En los periódicos locales se describían a los agentes reclutadores como hombres deshonestos que atraían a los antillanos a Panamá tergiversando las condiciones existentes en el Istmo. En 1854 el *Daily Advertiser and Lawton's Commercial Gazette* calificó las actividades de la *Hutchins and Company* así:

*... individuos al servicio del Ferrocarril de Panamá, que van a las regiones rurales predicando la emigración a personas ignorantes e ingenuas. Navy Bay [Bahía Limón] se pinta como un lugar de riqueza –con colores resplandecientes- lo que hace moralmente imposible que parte de nuestro pueblo se resista...*⁴⁶

SOBRE LOS CONTRATOS

Es muy poco lo que se sabe sobre las condiciones de trabajo en Ferrocarril de Panamá, en materia de horas, salarios, etc., tampoco se pueden deducir de los escuetos informes financieros anuales o de las actas de la Junta de Directores⁴⁷. En el artículo 14 del contrato ente el gobierno de la Nueva Granada y la compañía constructora quedaron estipulados los aspectos relacionados a la contratación de trabajadores de la siguiente manera:

...Queda igualmente la compañía en libertad de escoger el modo de proceder que le pareciera mejor para la construcción y los trabajos de los caminos de carriles de hierro, con tal que él quede construido de manera que los viajeros y mercancías que

⁴⁵ Ibid., p.56

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ MON, Ramon. Op Cit., p.39

*transporten por él sean transportados, a lo más tarde, en doce horas del uno de los océanos al otro y recíprocamente...*⁴⁸

La Panama Railroad Company realizó un estricto control sobre sus trabajadores, no podía permitir que los obreros que había traído del exterior buscaran una mejor opción que la ofrecida por las obras del ferrocarril, para ello contó con el apoyo de las autoridades panameñas.

Los trabajadores que desertaban *eran ...capturados por la por la autoridad política que acogió con todo celo la reclamación de los empresarios, y otros que viendo que no se les consentía la violación de sus contratos, han tenido que venir sobre sus pasos y prevenir los males que les esperaba de su mala fe*⁴⁹.

Los trabajadores eran vinculados a la compañía bajo diferentes figuras, con diferentes niveles de ingreso, cuando éste existía. Al inicio de la obra los trabajadores no calificados ganaban jornales de 40 centavos, pero para finales de 1850, el coronel Totten los había duplicado para detener las deserciones y atraer a más trabajadores⁵⁰.

Al parecer no hubo otros aumentos puesto que los trabajadores continuaban recibiendo ochenta centavos, o aproximadamente 3 chelines con dos peniques por día⁵¹, los cuales eran pagos quincenalmente. En 1852 los salarios de los 1.500 trabajadores y de cincuenta empleados de diferentes categorías, tenían un costo de tres mil quinientos pesos diarios para la empresa⁵².

Otro aspecto importante fue la posibilidad de vincular a la obra trabajo esclavo, Aunque su utilización estuvo entre las opciones que la empresa consideró, finalmente no se emplearon. La esclavitud fue abolida formalmente en la Nueva Granada en 1852, dos

⁴⁸ transcrito por CASTILLERO REYES, Ernesto de Jesús *Historia de la Comunicación Interoceánica del Istmo de Panamá*. Panama: Imprenta Nacional, 1939.

⁴⁹ EL PANAMEÑO. 2 de febrero de 1851.

⁵⁰ SCHOTT, Joseph L. *Rails Across Panama. The Story of the Building of the Panamá Railroad, 1849-1855*. Indianápolis: Bobbs-Merrill 1967. p.34

⁵¹ Daily Advertiser and Lawton's Commercial Gazette, 12 de abril de 1854. En NEWTON, Velma, Op Cit.

años después de iniciadas las obras, permitiendo que esclavos manumitidos que provenían de Jamaica y Cartagena participaran en la construcción.

El General Tomás Cipriano De Mosquera, presidente de la República de Nueva Granada entre 1845 y 1849, había ubicado en Popayán aproximadamente quinientos esclavos para que trabajaran en la obra⁵³; los cuales no fueron empleados, aunque no se descartó su utilización, en *El Panameño* se afirmó: *...es de no poco interés la contratación de esclavos de que se encargó el general Mosquera, de los cuales se hará uso en número de 300, caso que llegue a ser necesario estos brazos ...*⁵⁴.

Algunos esclavistas de Popayán propusieron canjear “gran cantidad de esclavos” para los trabajos del ferrocarril a cambio de acciones en él, pero la propuesta no fue aceptada por la compañía⁵⁵; sin embargo, la posibilidad de emplearlos se dejó abierta para el sur y las provincias meridionales así como en Veraguas, Azuero y Fábrega⁵⁶, lo que finalmente no ocurrió.

La emigración rumbo a Panamá sirvió como mecanismo alternativo al trabajo esclavo que; por diferentes circunstancias de carácter político y social, no pudo emplearse en la construcción del ferrocarril panameño. Sin embargo, el “sistema libre de trabajo” que la compañía planteaba, estaba lejos de los ideales liberales en boga para mediados del siglo XIX en la región.

CONDICIONES SALUBRIDAD

Cuando se habla de salubridad se hace referencia al estado del medio ambiente y sus elementos constitutivos. La salubridad (termino que surge a principios del siglo XX) es la base social y material capaz de asegurar la mejor salud posible a los individuos. Con la aceleración en los cambios técnicos e industriales que se presentaron en el siglo XIX,

⁵² De DIEGO PAREDES, victoriano Informe al secretario de relaciones exteriores de Nueva Granada, Bahía Limón, 18 de febrero de 1852. En: EL PANAMEÑO. 23 de mayo de 1852

⁵³ EL PANAMEÑO. 31 de marzo de 1850.

⁵⁴ EL PANAMEÑO. 7 de abril de 1850.

⁵⁵ EL PANAMEÑO. 26 de abril de 1850.

⁵⁶ EL PANAMEÑO. 4 de agosto de 1850.

los trabajadores se encontraron ante una nueva situación, donde se multiplicaron los riesgos y peligros que el trabajo siempre había significado para el ser humano.

Tanto los accidentes como las enfermedades profesionales, o sea las consecuencias de la acción inmediata o a largo plazo de los agentes peligrosos originados por el trabajo o por el medio ambiente en que se realizaba, elevaron su número en frecuencia y gravedad⁵⁷.

Durante todo el periodo que duró la construcción, la compañía se esforzó en informar a los posibles trabajadores y en general a la comunidad sobre las “buenas” condiciones de vida en la obra, frente a las noticias que se estaban difundiendo en Europa y Norteamérica de la situación que se presentaba en el istmo. Para ello empleó diferentes medios que tuvo a su alcance (carteles, prensa local, agencias reclutadoras etc.). Es probable que la compañía tuviera un real interés en mantener buenas condiciones de vida, partiendo de la escasez de trabajadores y las dificultades para mantener su estado de salud.

La *Panama Railroad Co* calificaba el trabajo en la construcción como *la mejor colocación que puede tener un jornalero, porque en la obra del camino los trabajadores son asistidos de excelentes alimentos, de buen hogar, y de todo lo necesario a la vida*⁵⁸, sin embargo, al examinar las fuentes evaluar los costos humanos de la obra es posible afirmar que la situación distaba mucho de lo planteado por los directivos de la compañía.

En enero de 1848, el teniente coronel George W. Huges, quien emprendió los estudios finales para determinar la trazado definitivo del ferrocarril, se refirió en los siguientes términos frente a las condiciones de salubridad del territorio: *Sobre el problema de la salud, considero los informes adversos... sumamente exagerados; tales habitantes como los que viven aquí, a la manera de seres civilizados, gozan de tan buena salud como las*

⁵⁷ RUIZ SALAZAR, Antonio Salud Ocupacional y Productividad México D.F. Noriega Editores 1997 p. 82

⁵⁸ EL PANAMEÑO. 9 de marzo de 1851 . EL PANAMEÑO. 1 de septiembre de 1850.

*gentes del norte, y, del gran número de inmigrantes que cruzan durante la presente temporada sólo unos cuantos sufrieron de enfermedades locales*⁵⁹.

Los primeros trabajadores que llegaron a la construcción fueron acomodados en dos viejos barcos anclados en la Bahía de Limón, ya que las condiciones de la Isla de Manzanillo aun no se prestaban para la construcción de viviendas. Estos barcos ofrecían las mínimas condiciones para vivir, de noche los trabajadores se asfixiaban por el calor y no podían dormir por las picaduras de los mosquitos, además el constante balanceo mantenía a la mayoría de ellos mareados. Poco a poco la compañía comenzó a construir cabañas para los empleados, algunas de tipo palafítico en un esfuerzo por controlar las enfermedades y mejorar las condiciones de vida⁶⁰.

Durante la construcción, para salvar al máximo los obstáculos naturales, se perforaron túneles, se niveló el suelo, se derribó parte de la selva, se rellenaron pantanos, se elevaron diques y se construyeron centenares de puentes. Eran comunes los accidentes generados por deslizamientos de tierra y los causados por un inadecuado manejo de la maquinaria, por los desplomes de las estructuras y por las abatidas del mar.

El trabajo de nivelación del suelo fue realmente arduo, en él perdieron la vida un gran número de obreros, quienes trabajaban hundidos en el manglar de la isla, ocasionando serias afecciones a su salud; eran comunes los accidentes generados por deslizamientos de tierra, por inadecuado manejo de la maquinaria, los desplomes de las estructuras y por las abatidas del mar.

En cuanto a la alimentación, es posible afirmar que existía un déficit considerable, no sólo para los trabajadores, sino para toda la población, tanto fija como flotante. El gobernador de la provincia de Panamá, Tomás Herrera, anuncia el inicio de la construcción del ferrocarril y tras invitar a los panameños a colaborar en el bienestar de todos los futuros visitantes, se queja de la escasa comida que llega a la plaza de mercado, afirmando la necesidad de granos, carnes, legumbres, harina y toda clase de

⁵⁹ EL PANAMEÑO, enero 1848.

⁶⁰ MON PINZÓN, Ramón Arturo Op Cit. 38

comestibles; para abastecer el gran número de personas que llegarían al territorio panameño⁶¹.

La compañía no tuvo éxito en la provisión de alimentos para sus trabajadores, el importar alimentos y otros artículos de Estados Unidos y países vecinos no logró suplir las necesidades del volumen de personas que laboraban en la construcción. A partir de 1851, la compañía operó comisariatos donde sus trabajadores podían comprar provisiones en Aspinwell y en puestos a lo largo de la Vía⁶², pero esta “solución” no resultó adecuada en tanto los bajos ingresos de los trabajadores (cuando éstos existían) no alcanzaba para suplir las deficiencias alimenticias, sumiéndolos en el hambre y la enfermedad.

Según un médico que trabajó durante seis meses atendiendo a los trabajadores del ferrocarril⁶³: *[en Panamá] el clima de manera directa contribuye a producir las enfermedades. La estación lluviosa, sobre todo, proporciona las condiciones más insalubres, exceso de calor y de humedad, que se presentan simultáneamente. Pero las consecuencias son más fuertes en los extranjeros, que aparte de estar expuestos al “miasma” que se alza con la estación, también son víctimas del alcohol*⁶⁴.

Enfermedades como Malaria, Fiebre Amarilla, Beriberi (asociada a la falta de alimento), tuberculosis, tisis, Sífilis, Fiebre del Chagres, afectaron a quienes trabajaron en el proyecto férreo. Más de la mitad de los hombres estuvieron en cama en algún momento por malaria o disentería; en una ocasión un quinto de los obreros no pudo desempeñar sus labores por encontrarse en pésimas condiciones de salud, las enfermedades y las deserciones redujeron tanto el personal de trabajo que las operaciones se redujeron casi en su totalidad.

La teoría miasmática era la predominante en el período. El Miasma era definido como un “combustible de la fiebre que esta en nuestro sistema y sólo requiere encenderse.

⁶¹ EL PANAMEÑO. N°1, Panamá, 7 de enero de 1849.

⁶² THE PANAMA STAR AND HERALD, 27 de febrero de 1881.

⁶³ Ibid., p. LXX

⁶⁴ Ibid., p. 34

Este es el estado en que las causa excitantes actúan como instrumento para producir la enfermedad, y como su origen puede considerarse: la fatiga excesiva, estar expuestos al sol por largo rato o a un chaparrón mientras se suda, sobrepasarse en la comida, y sobre todo esto el uso de bebidas estimulantes”⁶⁵.

En la construcción los trabajadores eran asistidos por cuatro médicos; el calculo que hacia la autoridad de la obra era, en promedio, un quinto de los obreros no podía desempeñar sus labores por encontrarse enfermos ... *en una ocasión, las enfermedades y las deserciones redujeron tanto el personal de trabajo que las operaciones se redujeron casi es su totalidad; pero la llegada de la época seca en enero trajo una agradable supresión de la fiebre...*⁶⁶.

Para finalizar

Se desconoce cuantos trabajadores enfermaron y cuantos perecieron, los problemas topográficos, sanitarios y climatológicos; acompañados por las deficiencias alimenticias y de alojamiento, llevaron a un complicado cuadro de salud. No se llevó un seguimiento de los trabajadores enfermos y el registro de los muertos era precario y selectivo, también desconocemos cuántos murieron, se suicidaron o quedaron discapacitados.

Estudiar la situación de trabajadores de diferentes procedencias, contratados bajo distintas figuras para la construcción de una obra de esta magnitud e importancia, ofrece la oportunidad de ilustrar un fenómeno complejo que se ha analizado de manera superficial; sólo existen noticias fragmentadas y especulaciones frente a las relaciones laborales que allí se establecieron.

Las transformaciones laborales que empezaron a surgir durante la primera mitad del siglo XIX en occidente (como las nuevas formas de trabajo asociadas al desarrollo

⁶⁵ “CHAUNCEY, Griswold *El Istmo de Panamá y Lo Que Vi en Él*. Prólogo de la primera edición en español de María J. Meléndez. EDITORIAL UNIVERSITARIA. Panamá, 1974. No se tienen noticias biográficas sobre el autor, no se sabe con precisión la fecha en que ingresa al Istmo ni en la que sale de él. Al parecer habría ingresado a Bahía del Limón en mayo de 1851, y habría salido en el mes de noviembre, seis meses después. Allí trabajó como médico cirujano del Ferrocarril de Panamá. P. XV. El autor trabajó, mientras estuvo en el istmo, en dos estaciones del ferrocarriles en construcción: *Ahorca Lagarto y Bohío Soldado*” e hizo visitas a lugares intermedios a través del río Chagres, p.77

⁶⁶ FESSENDEN, Otis Op Cit. p28

industrial, el fin de la esclavitud y a las reformas liberales, entre otras) tienen un interesante reflejo en el conjunto de relaciones que se establecieron durante la construcción del ferrocarril panameño. Este proceso nos puede ofrecer algunas pistas sobre la forma en que dichos cambios se presentaron en un entorno específico: en el istmo de Panamá.

El estudio de la situación de estos trabajadores puede ampliar nuestra comprensión frente a la evolución de las relaciones laborales y nos ofrece la posibilidad de reflexionar frente a nuestro tiempo y en particular frente a las lógicas laborales que se están estableciendo en la actualidad; donde las relaciones de trabajo están determinadas por un modelo de desarrollo que se plantea como universal.

FUENTES SECUNDARIAS

BARONA BECERRA, Guido; DOMINGUEZ OSSA, Camilo; FIGUEROA CASAS, Apolinar ; GÓMEZ, Augusto; editores. *El Estado del Istmo de Panamá, Provincias de Chiriquí, Veraguas, Azuero y Panamá en Geografía Física y Política de la Confederación Granadina Volumen 1* Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, Universidad del Cauca, 2002.

BONILLA, Heraclion y MONTAÑEZ., Gustavo *Colombia y Panamá: La Metamorfosis de la Nación en el Siglo XIX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia. 2004.

CASTILLERO REYES, Ernesto de Jesús *Historia de la Comunicación Interoceánica del Istmo de Panamá*. Panamá: Imprenta Nacional, 1939.

ESPINO, Rodrigo, MARTÍNEZ Raúl, *Textos de Historia Centroamericana y el caribe: Panamá 2*. Guadalajara, Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora. 1988.

FIGUEROA NAVARRO, Alfredo. *Dominio y Sociedad en el Panamá Colombiano (1821-1903)*. Bogotá: Ediciones Tercer Mundo, 1980

GÓLCHER, Ileana. Editora. *Este País, Un canal, un Encuentro de Culturas*. Panamá: CEASPA, Naciones Unidas. 1999.

MON PINZÓN, Ramón Arturo *Historia de la Migración China Durante la Construcción del ferrocarril de Panamá*. Tesis de la Maestría en Estudios de Asia y África del Norte con Especialización en China, México: El colegio de México, Centro de Estudios de Asia y África del Norte. 1979

PERCY DUVAL, Miles, *Cádiz a Catay; La Historia de la larga Lucha Diplomática por el Canal de Panamá*, Panamá: Editorial Universitaria, 1973.

RUIZ SALAZAR, Antonio *Salud Ocupacional y Productividad* México D.F. Noriega Editores 1997

SCHOTT, Joseph L. *Rails Across Panama. The Story of the Building of the Panamá Railroad, 1849-1855.* Indianápolis: Bobbs-Merrill 1967.

FUENTES PRIMARIAS

CHAUNCEY, Griswold *El Istmo de Panamá y Lo Que Vi en Él.* Prólogo de la primera edición en español de María J. Meléndez. EDITORIAL UNIVERSITARIA. Panamá, 1974.

EL PANAMEÑO, ENERO DE 1848-DICIEMBRE 1855

FESSENDEN, Otis. *History of the Panama Railroad,* New York, Harper & Brothers, 1862

LE MOYNE, Augusto *Viajes y Estancias en América del Sur, la Nueva Granada, Santiago de Cuba y el Istmo de Panamá.* Biblioteca Popular de Cultura Colombiana. Bogotá, 1945.

LISBOA, Consejero *Relación de un Viaje* Caracas: Ediciones de la Presidencia de la República de Venezuela, 1944

THE PANAMA STAR AND HERALD, 27 de febrero de 1881.