



La presencia de China en la actividad ferrocarrilera en América (1865-1907) y los intereses en la construcción del megaproyecto Transcontinental China-Perú-Brasil (2015-2021)

Dr. Manuel Alberto Hidalgo Tupia
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
hidalgoman@gmail.com

Dr. Francisco Javier Wong Cabanillas
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
fjavierwongc@yahoo.es

Lic. Antonio Rubén Wong Robles
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
awongr@unmsm.edu.pe

Bach. Carlos Alberto Vega Vidal
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
cvegavidal@gmail.com

44

Resumen: El presente artículo trata de explicar la presencia de la población de origen chino en la construcción de las principales vías férreas de América por medio de un análisis histórico de los hechos que en su conjunto permitieron la construcción de tan importantes obras arquitectónicas y de ingeniería. Se podrá observar la importancia del trabajo duro y sacrificado que realizaron los trabajadores chinos, a pesar de las condiciones poco favorables (Clima. Herramientas, tecnologías, etc.) que implicaba esta actividad. Por otra parte, se da una vista general de algunos intereses nacionales e internacionales de la construcción que se realizará en parte de nuestro territorio del megaproyecto Transcontinental China-Perú-Brasil que unirá a estos países por medio de una gran línea férrea, megaproyecto que cambiara las relaciones económicas y sociales entre los países participantes.

Palabras Claves: Ferrocarriles / Líneas Ferroviarias / Migración China a América / historia ferrocarrilera/ Cambios Sociales en China.

Abstract: This article tries to explain the presence of Chinese people in the construction of the main railways of America by means of a historical analysis of the facts that together allowed the construction of such important architectural works. It will be possible to observe the importance of the hard and sacrificed work done by the Chinese workers, despite the unfavorable conditions (Climate, Tools, Technologies, etc.) involved in this activity. On the other hand, the interests, whether national or international, of the construction that will be carried out in part of our territory of the mega-project Transcontinental China-Peru-Brazil will be presented and analyzed, which will unite these countries by means of a great railway line, megaproyecto that would change Economic and social relations between the participating countries.

Keywords: Railroads / Railway Lines / China Migration to America / Railroad History / Social Changes in China.

Résumé: L'article essaie d'expliquer la présence de citoyens d'origine chinoise dans la construction des principaux chemins de fer de l'Amérique par une analyse historique des faits, qui dans son ensemble ont permis la construction de ces importants travaux architecturaux. On peut observer aussi l'importance du travail et du sacrifice qui a fait les travailleurs chinois, malgré des conditions défavorables (le climat, les outils, les technologies, etc.) qui entraînaient cette activité. D'autre part, On va présenter et analyser les intérêts nationaux et internationaux de cette construction et du mégaprojet Transcontinental Chine-Pérou-Brésil qui se va faire dans une partie de notre territoire national et qui va relier ces pays par une grande ligne de chemin de fer, ce mégaprojet va changer les relations économiques et sociales entre les pays participants.

Mots clés: Les chemins de fer, Les lignes de chemin de fer, La migration chinoise a l'Amérique, L'histoire du chemin de fer, Les changements sociaux en Chine.

1. Introducción

Los chinos en la actividad ferrocarrilera en América (1865-1907)

La participación de los operarios chinos en la terminación del tramo más difícil del ferrocarril transcontinental que se construyó en los Estados Unidos de Norteamérica, “The Union Pacific”, hace más de 150 años fue la mejor demostración de técnica e ingeniería, en paridad con el esfuerzo multitudinario bien calculado, dando como resultado que el mundo financiero yanqui del siglo XIX expresara su admiración por el trabajador chino quien con su presencia laboral determinó que esta obra ferroviaria fuera un éxito gracias a su mano de obra, tenaz y valiente, tanto por su resistencia a la rigurosidad climática, como por superar cotidianamente el temor a los accidentes por el uso de explosivos de uso casi experimental en la época sobre las montañas Rocallosas, y a la colocación consecutiva de rieles hasta la culminación de la obra. Gracias a esta construcción comenzó el auge de los trenes en los Estados Unidos de Norteamérica, lo que trajo como consecuencia la necesidad de obtener más potencia de tracción en las locomotoras para el aumento de carga y la consiguiente búsqueda de combustible que remplazara al vapor, hechos económicos e históricos que contribuyeron con el desarrollo ferroviario en todos los continentes. Al mismo ritmo que se imponía la industrialización metalúrgica y siderúrgica que demandaba este extraordinario invento, su influencia fue decisiva en la conformación de la nación de los Estados Unidos de Norteamérica luego de la prolongada guerra de secesión, y la integración del este al oeste con la expansión y ocupación territorial mucho más violenta que la realizada en los años de la fiebre del oro, y la marcha de los colonos hacia la conquista del oeste de los EEUU norteamericano, hechos ligados al exterminio de las poblaciones nativas que a su paso encontraban.

46

En el Perú la influencia china en la construcción de ferrocarriles fue provocada por la transitoria economía basada en el negocio del guano, y la magra experiencia salitrera como también la codicia generada por la extracción de los minerales de los Andes, hechos que provocaron una banal y fugaz economía relativamente exitosa que acometió con la construcción de una red ferrocarrilera que llegó a expandirse hacia la sierra y por tramos a lo largo de la costa. Una brillante secuencia de proyectos peruanos que involucraron grandes obras de ingeniería que se vio interrumpida por el desgaste económico de la mala financiación antes y después de Henry Meiggs. La infausta y desgraciada derrota de la guerra que libramos contra Chile para defender a Bolivia no solo significó una ruptura en el desarrollo de nuestra economía y desarrollo ferroviario, producto de la insania del estado de Chile para quebrar toda articulación y desarrollo posible de la economía peruana en una situación de postguerra, si no llevar a la Republica Peruana al caos y la miseria a través no solo del saqueo, incendios, acompañados de la destrucción de toda infraestructura económica, urbana y cultural, si no, desarrollando una implacable persecución contra la indemne población civil que propicio la intervención del almirante francés Bergase du Petit Thouars en la defensa temporal de Lima contra la soldadesca chilena, esta noble acción no pudo evitar el sabotaje de los ferrocarriles por parte del ejército chileno. La desgracia nacional no se hizo esperar con el tristemente célebre e irritado Tratado de Ancón donde se entregó a perpetuidad parte nuestro territorio, la forma más concluyente y punitiva del fracaso de la oligarquía peruana antes, durante y después de esta guerra que ha signado condenar a perpetuidad a las clases gobernantes como perdedoras e ineptas.

Al finalizar la guerra y la necesidad de culminar el ferrocarril al centro tal como estuvo proyectado originalmente décadas atrás, quedaba por culminar el tendido de la línea

férrea desde Chicla a la Oroya. El proyecto del polaco Malinosky propuso el trazo para poder superar nuestra dificultosa como excepcional geografía, esta no fue una tarea fácil, las enfermedades endémicas y la falta de mano de obra impulsaron que se trajeran chinos para la construcción de lo que sería por décadas el punto ferroviario más alto del mundo. Los resultados fueron exitosos, y el recuerdo del trabajo asiático se encuentra en los formidables túneles y puentes que ellos ejecutaron donde dejaron tras de sí caracteres chinos.

Este caótico contexto de la guerra con Chile y los continuos cambios de los gobiernos republicanos post guerra tuvo como consecuencia el daño irreparable de la estructura ferrocarrilera, asociado posteriormente por otras costumbres casi malsanas de reemplazar el sistema ferroviario y tranviario, por el transporte público automotor, con el caos paulatino y deliberado que todos presenciamos y sufrimos con el sistema de transporte público actual, tanto local como regional.

2. Los principales intereses económicos y sociales en la construcción del megaproyecto Transcontinental China-Perú-Brasil

La República China a lo largo de su historia imperial y feudal de dos mil años no solo ha sido sometida a duro maltrato, genocidios en épocas contemporáneas, tropelías e ignominias por la ocupación extranjera, sino también uno de los hechos más deplorables de la xenofobia anti china, es que fueron conculcadas sus libertades y obligada a reconocer tratados vergonzosos con entrega de territorios y puertos en condiciones de humillación y ofensa, en complicidad con la última dinastía de la emperatriz Chi Xi, al querer perturbar para siempre esta milenaria civilización, transformándola deliberadamente en tierra de parias y enfermos, adictos dependientes. Teniendo estas potencias invasoras entre la que se encuentra principalmente el Imperio inglés como uno de sus propósitos malograr la salud e integridad del pueblo chino, su riqueza cultural, y pervertir su conciencia multinacional y multiétnica, introduciendo el consumo del opio, droga que engendro un profundo sentimiento de rechazo patriótico con fuerte connotación nacionalista a estas pretensiones de someter al pueblo chino, trajo como consecuencia un positivo espíritu revolucionario democrático burgués sobrellevando en sus intereses de clase fundamentos y principios, entre los que se encontraba como base el de proteger los ferrocarriles de China , aislando a través de la revolución a la corte de la dinastía Quin y combatiendo a los imperialistas. El devenir de los acontecimientos revolucionarios de China culminaría con el gobierno provisional de la República de China, el primero de enero de 1912. El Dr. Sun Yat-sen dio inicio al establecimiento del poder burgués, aunque el poder de las clases tradicionales subsistía bajo la presencia de los buques de guerra de Inglaterra, EEUU de Norteamérica, Japón, y Alemania, esperando a intervenir en el continente.

En los años de 1949 con la fundación de la República Popular China, dirigida por el presidente MaoTse-Tung y el Partido Comunista Chino, los ferrocarriles no dejaron de ser una pieza importante en su economía y producción al incorporar en sus planes de integración económica la construcción de nuevas vías ferroviarias, por la importancia que tiene este medio de transporte en su desarrollo económico. En el vasto territorio de China existían en el año 2000, 66800 Km. de vías férreas, comparado con su enorme extensión de territorio y el incremento de la población de más de 1300 millones de habitantes, China tiene frente a ella un problema: elevar el nivel económico de su población incorporando la riqueza productiva del campo, por ello hace más de 40 años ha emprendido una de las obras más grandes en lo que a generación de electricidad se

refiere, la represa de las “Tres Gargantas” en el cauce del río Yang Tse provocando la movilización forzada de poblaciones por el nivel de las inundaciones a otras latitudes por la construcción de la represa. Esta necesidad de crecimiento se manifiesta en el incremento del consumo de energía eléctrica, el crecimiento y la extensión de la vía ferrocarrilera y el mayor consumo de alimentos, bajo estas condiciones China impulsa su economía financiera hacia el exterior con el fin de lograr una mayor rentabilidad de su moneda, satisfacer la demanda de alimentos y garantizar la geopolítica de las próximas décadas, es debido a este contexto donde se incorpora el proyecto de financiar el ferrocarril Transcontinental en Sudamérica por los territorios de Brasil y Perú.

Brasil es la base alimentaria de este enorme objetivo de consumo, y el paso más breve y rentable hacia el Océano Pacífico es por el territorio peruano, desplazando a Bolivia por la incompatibilidad geográfica y la imposibilidad de tener por ahora soberanía al mar.

3. Conclusiones

Nuestro país posee una larga tradición ferrocarrilera y se puede seguir todos los planes y los tendidos de líneas férreas de los últimos 80 años, por lo tanto debemos concurrir con las siguientes expectativas en este megaproyecto chino, como no convertirnos en simples espectadores del proyecto, por eso la negociación se debe encarar frontalmente, de manera simétrica y geopolítica con China y que nos permita salir de nuestro relativo subdesarrollo obligando la transferencia tecnológica a la par de permitir el paso del ferrocarril por nuestro territorio proponiendo de manera cordial y soberana los siguientes puntos:

48

- 1- Que China transfiera la tecnología siderúrgica al Perú.
- 2- Que se incorpore el potencial energético del Perú con centrales hidroeléctricas.
- 3- Que apoye la tecnificación de la mano de obra para la infraestructura ferrocarrilera.
- 4- Que produzca el enlace de las vías intermedias de la costa a la sierra donde la estructura civil ya se encuentra realizada. Ejemplo: Chimbote-Huaraz. Y el tendido de la vía férrea longitudinal de la costa peruana, obras que ya han sido realizadas hace 80 años
- 5- Potenciar a la población amazónica en el proyecto para mediar satisfactoriamente la Consulta Previa Art. 169° de los Derechos de las Poblaciones Nativas.

Con estas ideas preliminares queremos dar inicio a nuestra posición sobre este proyecto, seguiremos contribuyendo al buen propósito que beneficie a China y al Perú, e Indirectamente a Brasil.

4. Literatura citada

- Basadre, Jorge.** *Historia de la República*. Lima, vol.4. 2005.
- Cáceres Aleman, Pedro Luis; Hidalgo Tupia, Manuel Alberto; Villacorta Cavero, Armando Manuel; Carazas Pérez, Miguel Delfín; Michue Salguado, Efrain Silverio; Torres Villanueva, María del socorro; Wong Robles, Antonio Rubén; Ramos Reyes, Joshep.** Importancia económica del proyecto de ferrovía transcontinental Brasil-Perú Atlántico Pacífico (FETAB). Quipucamayoc: Revista de la facultad de Ciencias Contables. Vol. 24. N°45B. pag. 51-59. UNMSM. Lima. 2016.
- Carrington Goodrich, L.** Historia del pueblo chino. Breviarios del Fondo de Cultura Económica. 1950
- Hampe Martines, Teodoro,** Meiggs, Grace y la obra del Ferrocarril Central Andino (1870-1885). Revista Historia N°9. Arequipa. 2010.
- Macera, Pablo.** Tres etapas en el desarrollo de la conciencia nacional. Ediciones FANAL. Lima Perú. 1955
- Meneses Rivas, Max.** *Espacios de socialización y cambio de comportamiento en higiene en Lima, 2008.* Revista IIHS Vol 14. N° 25 pp. 215-246. Lima Perú. 2010
- Roel Pineda, Virgilio.** La Tercera Revolución Industrial y la Era del Conocimiento. Fondo Editorial UNMSM. 1998
- Shouyi, Bai.** Breve Historia de China – desde la antigüedad hasta 1919. Ediciones en lenguas extranjeras. 1984.

El siguiente número de.....

REVISTA DE INVESTIGACIÓN MULTIDISCIPLINARIA



<http://www.ctscafe.pe>

Volumen I- N° 3 Noviembre 2017

112

Nuevas secciones y comentarios.....

*Contáctenos en nuestro correo electrónico
revistactscafe@gmail.com*

Página Web:
www.ctscafe.pe

Blog:
<https://ctscafeparaciudadanos.blogspot.com/>

Facebook
<https://www.facebook.com/Revista-CTSCafe-1822923591364746/>