

CAPÍTULO 1

MACAO EN TIEMPOS DE
LA TRATA AMARILLA





Importa conocer Macao. Desde este puerto partieron muchos barcos con miles de culíes que principalmente fueron a Perú y Cuba, fue la gran oleada de emigración del siglo XIX en tanto finalizaba la trata de esclavos desde África y había que encontrar una solución, y esa fue la multitud de gente de Asia que estaba a la espera.

Es por considerar que la mayor población de esta península que, colonia portuguesa, era más china que lusa. Los habitantes chinos mayormente eran de Guandong y en menor cantidad de Fujián, cuyas creencias y culturas llegaron hasta donde emigraron, bajaron con esa carga de las naves e inevitablemente la transmitieron en diferentes medidas a las sociedades receptoras donde se quedaron a residir.

Se estableció así desde mediados del siglo XIX una vinculación o puente entre Perú y China que ha permanecido hasta la actualidad. Cómo se fue creando este puente y cómo fueron los inicios. Las respuestas se dan en este capítulo.

1. Información sobre Macao

a. Ubicación, características y breves notas históricas

La *Enciclopedia Microsoft 2000* informa que Macao (español), Macau (portugués) o Aomén (chino), está situada en la costa sureste de China, comprende una península y las islas Taipá y Coloane. Tiene 16 km² de superficie total. La ciudad de Macao abarca la mayor parte de la península que es muy rocosa; siempre fue famosa e importante por la ubicación de su puerto que está en el estuario del río *Zhu Jiang* o río de las Perlas. Es un puerto con carácter y función de portero vigilante. Se halla a 70 kilómetros de Hong Kong y a 145 kilómetros de Guangzhou o Cantón.

Esta península está casi toda cercada por aguas, por eso se encuentra sujeta a las fluctuaciones del mar del golfo de China, así como de los vientos de los monzones y de los terribles tifones. No son escasos los terremotos.

El nombre de Macao se deriva de A-Má, diosa del mar protectora de pescadores y marinos¹, que se ve combinada con otra divinidad Rainha de Cau; N'Gau en el dialecto de Fujián significa abrigo, así fue apareciendo Amagau y acabó en Macao.

Antes del siglo XVI las inmediaciones de sus aguas era centro de las naves de piratas chinos, japoneses, indonesios y malasios, el Macao de entonces era el cuartel general de estos bandidos de mar. Por eso los mandarines de Cantón pidieron ayuda a los portugueses quienes solo después de tres años

¹ DAÑINO, Guillermo 2013: 342.

consiguieron dominar el lugar y controlar el pillaje de los piratas. Es así que se les permitió continuar en lo que era el territorio de la divinidad A-Má cuya pagoda era visitada frecuentemente por la gente de mar que conservaba sus creencias y leyendas.

Con presencia europea la religiosidad continuó solo que de manera paralela a una deidad cristiana llamada la Señora de las Peñas que representaba el dominio lusitano. La cristianización fue tal que en todo este pequeño territorio se erigieron múltiples ermitas, capillas e iglesias (algunas perduran). San Antonio en 1558 fue la ermita más antigua, la iglesia de Nuestra Señora del Socorro en 1568, en 1576 se levanta la iglesia en madera de Santa María que luego asciende a la categoría de catedral y en 1623 se construye otra de mejor material en la isla de Taipá. En 1580 se levanta la iglesia y claustro de San Francisco y en 1586/87 el claustro de San Antonio. Este mismo año se funda el claustro de los dominicos y su iglesia en 1590, en años siguientes continúan las construcciones y reconstrucciones de otras iglesias. También con el fin de difundir el catolicismo se establecieron misioneros, los jesuitas desde 1560, que tuvieron percances y mártires.

La intención era penetrar para difundir el cristianismo en territorios chinos y asiáticos. Ya en 1660 había en China 115 000 cristianos. No toda esta tendencia e imposición era recibida con calma. Un caso fue entre 1748-57 cuando los mandarines prohibieron que en Macao se convirtiera al catolicismo a los chinos. Y no todo venía del poder de los mandarines o del emperador. Muchos años antes, en 1601 los holandeses atacaron Macao con dos barcos que llevaban 700 hombres; estos ataques continuaron hasta 1622, la defensa se hizo desde la Fortaleza do Monte con amplias murallas y cañones.

Entonces, desde 1556 Macao se convirtió en uno de los principales puntos de enlace entre Europa y Asia. Notable esta importancia cuando es vista y han pasado más de cuatro siglos.

Interesante que el año 1558 estuviera en Macao Luis Vaz de Camoens (1524-1580), gran poeta, autor de *Los lusíadas*, obra cumbre de la literatura portuguesa. Camoens no se hallaba en Macao por sus intereses líricos sino curiosamente desempeñando el cargo de proveedor de los difuntos y ausentes. Reproducimos unas poesías escritas en castellano de *Descripción del Mundo* que es parte de su obra mencionada:

Esta la grande máquina es del mundo
etérea, elemental, que fabricada
así fue del saber alto y profundo,
que es sin principio y meta limitada.
Quien cerca enderredor este rotundo
globo y su superficie tan limada
es Dios: mas lo que es Dios nadie lo entiende:
que a tanto el seso humano no se entiende.

b. Información demográfica

En 1813 China contaba con una población de 361 millones de habitantes y comprendía una superficie de 3 362 000 km². De su parte el año 1867 en Macao había un total de 56 252 chinos; mayores de 12 años eran 52 865 (94%) y los menores de 12 años eran 3 387 (6%). De sexo masculino eran

31 449 (56%) y de sexo femenino 24 803 (46%). De este total 5 725 chinos eran macaenses, 48 617 (86%) de Guandong y 1 797 (3%) eran de Fujián (Fokien) que venían de Chinchén una de las más importantes ciudades de esa provincia. Lo que fue real es que la población de Macao aumentó conforme se fue acentuando el tráfico.

En 1887 Macao tenía una población de 70 000 habitantes, solo el 8% era portuguesa e individuos no chinos.

La población china en 1867 mayormente se concentraba en una parte de la ciudad llamada Bazar o Centro Comercial (14 573 chinos, 26%). Esta zona estaba cortada por muchas calles estrechas y algunas sin salida, *constituyen un verdadero laberinto*. A cualquier hora en esas *ruas* había multitud de gente. Ahí se encontraban el mercado donde vendían variedad de carnes y peces, el imprescindible arroz, legumbres, fruta. En esa ciudadela por todos los lados se veían establecimientos comerciales y oficinas, restaurancillos y los inevitables vendedores ambulantes.

Pero los chinos también habitaban entre la población portuguesa de la «ciudad» cristiana (20 177 chinos, 36%), la más grande de Macao y en las circunvecinas Taipá y Coloane, donde por igual tenían muchos establecimientos comerciales de productos chinos y había talleres de artistas que creaban para el gusto europeo. La numerosa gente dedicada a la pesca residía en sus lorchas² sea en el río o en la Playa Grande, era todo un sistema de familias que vivían en el y por el mundo marino. Era considerada como población flotante, por vivir flotando en el agua. Muchos chinos de Macao habían emigrado a Hong Kong, Singapur y a algunas islas de Malasia.

En años posteriores, pero seguramente también antes, Portugal mantenía una *força publica* de 578 hombres, compuesta por portugueses (oficiales y soldados) más 167 del batallón nacional y 130 *lucanes*, soldados chinos a los que no se les tenía mucha confianza. Además eran portugueses dos jueces togados, el de derecho y el procurador de los negocios chinos³.

2. Etnografía de los chinos de Macao

a. Realidad y costumbres⁴

La fisonomía de los chinos es simplificada por Manuel de Castro de esta manera: rostro carnudo, labios gruesos, nariz achatada, poca o ninguna barba, cabellos negros, los ojos se hallan distanciados entre ellos, son semiabiertos y en su mayor parte oblicuos, labios trompudos, tez bronceada. Los chinos de clase superior se parecen a los europeos: ojos grandes pero rasgados, piel blanca, rostro oval, boca pequeña, labios en proporción y nariz piramidal.

2 Definición tomada de internet: Barca ligera y rápida que navega a vela y remo, y se emplea en la navegación de cabotaje en China, y también para alijar barcos mayores dentro de la bahía.

3 Este último párrafo es tomado de *PORTUGAL*. Ministerio da Marina e Ultramar. *Relatorio de governo da provincia de Macau e Timor. 1886-1887*. Gobernador coronel de engenharia, Firmino José da Costa, Lisboa, 1887, p. 65.

4 Casi todo lo que sigue en este subcapítulo lo he tomado y traducido de la obra de Manuel de Castro *Os chins de Macau* (1867) quien a su vez, como él lo indica, obtuvo la información de José Martinho Marques —dueño de una magnífica biblioteca sínica— y de Joao Rodrigues Gonzales, el más distinguido sinólogo que en esos años residía en Macao. Se trata de información etnográfica que interesa, pues, la mayoría de los chinos eran cantoneses y gran parte de los emigrantes a Perú tenían el mismo origen y el mismo mundo cultural y en el año de publicación del libro de Castro la partida de barcos con culíes era intensa. Lo tomado y traducido de Manuel de Castro lo he colocado en mi propio orden, sin seguir el del libro, prefiriendo usar los verbos en presente, es decir, en 1867.

Los chinos tienen la costumbre de raparse el cabello con navaja, excepto en el sitio de la nuca donde se dejan crecer una trenza, de la que se están habituando a usarla suelta. Las mujeres utilizan el cabello largo y si pertenecen a las mejores familias (sic) se peinan de una manera singular; tienen los pies deformados, pues han sido comprimidos con unas ligaduras.

Son notables las diferencias de cómo se visten chinos ricos y los de clases inferiores, estos últimos caminan descalzos y con los dorsos desnudos. En invierno todos usan una sencilla túnica corta suelta que se inicia en el cuello levantado y frecuentemente es de colores oscuros o negros, pocas son de seda, frecuente es que se coloquen unos birretes. Los sombreros chinos son de papel combinado con bambú, así como también se hacen solo de bambú y son de largas alas. El bambú llega en grandes cantidades desde Guandong y en Macao tiene muchos usos.

Precisa el autor que los chinos son bien activos y hacen cosas útiles y prácticas, son muy laboriosos, hábiles para realizar primorosas obras de arte. Trabajan día y noche y duermen poco; no pueden permanecer con los brazos cruzados, y si les falta trabajo no dudan en robar y si los atrapan aceptan con resignación su falta y el castigo que vendrá.

Si no trabajan, juegan. Son dominados por el vicio del juego. Es raro ver chino embriagado. El vicio de fumar cigarros es general, lo es frecuente entre hombres y mujeres. Cada uno arma su cigarrillo. También fuman tabaco en cachimbas de diversos gustos.

b. Opio y su consumo

Muchos chinos fuman opio; los usuarios adquieren anorexia, se enflaquecen de manera extrema y llegan a tener un aspecto cadavérico, pierden fuerzas y hasta llegan a sentirse imposibilitados de cualquier trabajo físico, así van hasta la muerte. Se fuma opio para tratar con otro de negocios, es el mejor momento para discutir de cosas importantes; si dos van fumando van conversando y tratando también sobre el objetivo de sus mutuos intereses monetarios hasta que físicamente se adormecen.

El opio es de gran importación, llega de Bombay y Calcuta, y luego va para distintos puntos de China, principalmente para Cantón y puertos del oeste. También se consume en grande en Macao la importación que llega.

c. Del arte de comer

Los chinos comen dos veces al día, es un hábito de muchos siglos atrás. En la mesa usan toallas, con ellas se lavan la cara antes de empezar. Los palitos que les sirven para tomar los alimentos los llaman *faichy*, son de marfil, ébano o de madera ordinaria. Para comer se sientan en una mesa y van llegando las fuentes desde la cocina; con los palillos se toma lo que está servido. Comer es un asunto grupal no es individual.

Su alimento principal es el arroz. Lo cocinan sin sal ni aderezos y lo consideran listo cuando se convierte en una masa compacta. Arroz llega de diferentes partes de China así como de Manila, Saigón, Siam, Bengala, Java y de las islas Molucas. Hay por eso de muchas calidades. De Macao se reexporta a todo Guandong y a San Francisco en Estados Unidos donde se ha formado una numerosa comunidad china.

Las carnes rojas (casi nunca de res) y las de aves llegan a la mesa partidas en pequeños pedazos, en el censo se coloca que hay 52 personas dedicadas a asar carne de chanco y aves; las carnes llegan desde Guangdong. La falta de consumo de carne de res se debe a que siendo agricultores, estos animales son una ayuda fundamental en sus trabajos. Lo asumen como un mandato religioso. Por el contrario, el consumo de legumbres es generalizado. El sabor de sus bebidas es ingrato para los paladares europeos. El té o chá es de consumo diario y a cada momento, se importaba en grandes cantidades de Guangdong, es el mejor, y nada bueno el macaense.

Una importación interesante es la de nido de golondrina que llega de Borneo, es un comestible exquisito, proviene de las babas de aves que terminaban siendo parte de sus nidos, los nativos las secan y así las mandan. Al igual que *aza de peixe*, o aleta de pez; la aleta de tiburón de la que se hace una sopa en algunos momentos de eventos importantes de una familia.

Otras importaciones que consumen en Macao y que reexporta sobre todo a Guangdong es *bucho de peixe* (buche de pez) de Oceanía; canela en palo (entera) llega de las provincias Kuangsi y Hunan; *bebidas espirituosas* son europeas que vienen de Hong Kong; *bicho de mar* (holothurian) marisco afrodisíaco que llega de Manila, Java y Madagascar; *aréca* palmácea si seca se importa de islas de Malasia, y si fresca llega de Cantón; *fèijiao* o frejol hay de muchas calidades, se importa de Shangai y de otros puertos norteños; *gengibre* que es muy consumido llega de Guangdong y se reenvía en gran cantidad a Australia e Inglaterra; *mungo* legumbre que viene de Formosa, de Fujián y Malasia; pimienta llega de Madagascar, Singapur y Penang, se reenvía en cantidad a Guangdong.

d. *La fuerza de las religiones*

En China hay tres religiones: *Juchian* se remonta al tiempo de Confucio y se basa en su pensamiento que corresponde a 550 a.n.e. (antes de nuestra era); el budismo, que los chinos llaman *Xechián* o *Fochián* (uso en el vulgo), se introduce en los años 65 d.n.e. (después de nuestra era). La tercera es el *Tauchián* culto de la razón, su fundador fue el filósofo Lao Tsé, 600 a.n.e. y a partir de la obra que se le atribuye el *Dao De Jing*.

En Macao son pocos los chinos convertidos al cristianismo, son generalmente budistas, tienen 12 pagodas destinadas a esta religión, en ellas tienen a su diosa *Kuanyn*, celosa protectora de las hijas del celestial imperio. El interior de las pagodas está dividido por pequeñas capillas donde están colocados los ídolos principales de las divinidades defensoras. Es ridículo cómo los bonzos realizan sus rezos, más que nada por la extraña pronunciación del sonido de las palabras en momentos que leen los libros del hinduismo. Además de todo esto cada familia china rica o pobre tiene en su hogar una especie de santuario donde realizan sus diarios rituales religiosos como en las pagodas.

e. *Médicos, herbolarios y medicinas*

Los libros de medicina china existen desde una época muy remota, casi 2900 a.n.e. aunque solo se trata de imperfectos tratados de botánica. A partir de estas obras en siglos posteriores se han escrito un sinnúmero de tratados sobre el arte de curar. Muchos facultativos chinos viven en Macao, todos ellos tienen un manifiesto charlatanerismo. Pero para curar descolocaciones y fracturas son muy hábiles.

Para diagnosticar observan el pulso, la lengua, etc. El pulso lo toman de una manera curiosa: con la mano derecha toman el pulso de la izquierda del paciente, y al mismo tiempo hacen lo contrario con su mano izquierda. Es posible tomar el pulso desde tres puntos del cuerpo: *tsun*, *cuon* o *che* (el autor no logró la traducción de estas palabras). Casi todos sus medicamentos son vegetales, conocen una infinidad de ellos; poco son animales o minerales. Saben operar para lo cual usan la acupuntura. Ignoran el uso de la sangría.

f. Fiestas

Los chinos no dividen el año en meses lo parten en doce lunas, unas de 29 días y otras de 30. Hacen una fiesta simple al principio y otras en medio de cada una de ellas, además de otras fiestas por diferentes causas. El día del año nuevo es el más alegre y el más celebrado. Nadie trabaja, todos se ponen ropa nueva incluyendo los más desvalidos. Se venden muchas flores artificiales en ramilletes y en vasos. Es momento cuando los chinos juegan con dados o algo parecido. En el mar y el río se embanderan las embarcaciones. Por todas partes se escuchan los ruidos de los cohetes (*panchoes*), coheteillos y petardos, de esta manera ahuyentan a los malos espíritus para que así puedan ingresar los buenos. Así transcurren los tres días de festejos por el nuevo año.

g. Supersticiones

Manuel de Castro considera ciertos comportamientos o explicaciones que los chinos se dan, como las que siguen:

- Chinos de todas las clases sociales consideran los eclipses de sol y de luna como presagio de una calamidad pública.
- En las esquinas de algunas calles han escrito con sus caracteres chinos que a veces están acompañados de pebetes que encienden (canutillos con algo de pólvora, quizás los inciensos odoríficos).
- Hay personas especializadas en bendecir aquellas casas donde hace poco hubo un difunto.
- No se emprende ningún negocio sin antes consultar a la suerte; por eso hay muchos especuladores que explican la fortuna.
- Los chinos dicen que el filósofo Lao Tsé fue hijo de una mujer que siendo virgen le llegó una luz esplendorosa que la hizo concebir. El embarazo duró 80 años y cuando nace Lao Tsé ya su semblante era senil, tenía barba y cabellera encanecidas, pero nació iluminado de mucho saber: es así que en su país pudo fundar *el culto a la razón*.

Opinión central del autor

Los chinos se aferran a sus costumbres y creencias y se ufanan de su civilización. Es importante en ellos la abierta o silenciosa influencia de Confucio y detestan el progreso social, se quedan en sus rutinas, conservándose estacionarios a lo largo de los siglos. La actual presencia europea los hace percibir los errores en que vivían (sic).

h. Comercio e industria

El comercio de Macao está en manos de los chinos. Por ser activos e inteligentes han sabido ubicarse en esta fuente de riqueza. Cuando Macao era el único puente entre China y el exterior, se compartía el comercio entre portugueses y chinos. Pero luego que Hong Kong se convierte en colonia inglesa abriéndose así una nueva corriente comercial, la importancia de Macao decae, pero no menguó el comercio de los chinos pues se retiraron a Cantón donde se restablecieron, luego regresaron manteniéndose prósperos y florecientes; actualmente tienden a multiplicar sus casas comerciales. Los chinos conducen sus negocios con rectitud y honestidad, hay dominio en las tiendas y no en los bazares, por eso es muy importante la venta al detalle, en pequeña escala. Pero hay 40 empresas de ellos que son las más significativas.

En el censo de 1867 hay 88 *dizidores de sinas*, son los lectores de la suerte a los que asiste mucha gente debido a que es una necesidad o creencia que deben consultarles antes de tomar una decisión en negocios, viajes y de todo. Lo que se importa es mayormente para reexportar, el consumo interno es mínimo.

i. Actividades comerciales, industriales y de servicio

El cuadro que sigue se ha reelaborado a partir de información de la obra de Manuel de Castro (pp. 130-134).

CUADRO 1
ACTIVIDADES DE LOS CHINOS EN MACAO, AÑO 1867

Actividad	Gente en esta actividad	Nº	Observaciones
Empresas	Miembros de asociaciones comerciales	2 823	
	Empleados de estas asociaciones	1 776	Incluye de oficina, corredores, cajeros, enfardadores
Total empresas		4 599	
Semindustria	Empleados de 4 fábricas de té	430	
	Cigarreros	341	
Total semindustri		771	
Comercio	Ambulantes	915	
	Vendedores de opio cosido	21	Adecuaban el opio para que esté apto para ser consumido
	Panaderos de 8 panaderías	69	
	Libreros	56	
	Carboneros	183	
	Porqueros	133	
	Carniceros	210	
Total comercio		1 587	
Salud	Boticarios de 33 farmacias chinas	272	
	Herbolarios	42	Tiendas de plantas medicinales
Total salud		314	
Religion	En 12 pagodas, con bonzos (26), y empleados (40)	66	
Total religión		66	

Divertimento	Empleados de 14 casas de juego	142	
	Empleados de la lotería china	182	
	Taberneros	30	
Total divertimento		354	
Empleados públicos	De 17 casas de emigración china	163	
	En la iluminación pública	116	
	En la estación de policía de mar	39	
Total empleados públicos		318	
En trata de culíes	Corredores de colonos	319	
	Operarios en la construcción de barracas	94	
Total trata de culíes		413	
Servicios	Celadores	96	
	Empeñadores	28	De objetos diversos
	Caleseros	128	
	Caleseros de entierro	11	
	Culíes conductores de carretas	1 171	
	Lectores de la suerte	88	
	Sirvientes de europeos	1 437	
	Sirvientes de chinos	2 396	
	Meretrices	1 867	
Total servicios		7 226	
Oficio y profesiones	Marineros	66	
	Pescadores que no viven en el mar	19	Son un número inmenso los pescadores que viven en el mar y el río en sus embarcaciones. con sus familias
	Carpinteros de embarcaciones	68	
	Calafateros	37	
	Fotógrafos	2	
	Pintores	152	Retratistas al óleo
	Ebanistas	102	
	Carpinteros	805	
	Relojeros	38	
	Orfebres	202	
	Costureras	271	
	Zapateros para gusto de chinos	141	
	Zapateros para gusto de europeos	165	
	Barberos	477	
	Profesores chinos	66	
	Constructores de loza	57	
	Cereros	12	
	Dulceros	236	
	Pedrerros	441	
	Músicos	84	
	Hojalateros	264	
	Sombrereros al gusto de los europeos	25	
	Aljibeles	86	Hacen depósitos para agua

	Tejedores	28	
	Sogueros	78	
	Criadores de ganado	32	
	Criadores de cabras	39	
	Matadores de ganado	42	
	Capadores	27	
	Agricultores	296	
	Jornaleros	316	
	Engominadores de lavanderías	171	Almidonan partes de vestimentas
	Toneleros	104	Constructores de cubas
	Herrero o cerrajero	212	
	Sastre al gusto de los chinos	342	
	Curtidores	22	
Total oficios y profesiones		5 525	
Otros	Mendigos	220	
	Presos por crímenes	205	
Total otros		425	
Total		21 594	

Fuente: Censo de 1867, publicado en libro de Manuel de Castro.

RESUMEN		
Totales	Nº de personas	%
Empresas	4 599	21.3
Semindustria	771	3.5
Comercio	1 587	7.4
Salud	314	1.5
Religión	66	0.3
Divertimento	354	1.6
Empleados públicos	318	1.5
Trata de culíes	413	1.9
Servicios	7 226	33.5
Oficios y profesiones	5 525	25.7
Otros	425	2.0
Total	21 594	100.0

Fuente: Censo de 1867, publicado en libro de Manuel de Castro.

Nos parece necesario comentar este importante censo de los habitantes chinos en Macao referido a actividades de la gente en la producción, servicios y de intermediarios, pues nos ayudará a conocer este puerto en años en que salían de él miles de chinos colonos a trabajar a ultramar que es posible se desempeñaban en similares actividades.

La gente que vivía en Macao nos parece que es representativa de esos miles que emigraban: los que se embarcaban eran social y culturalmente muy parecidos a los que eran residentes en la península, así como también sus lugares de origen que eran de Guandong y Fujián. La trascendencia de esta semejanza es que los culíes que llegaron al Callao o a La Habana trasladaron sus costumbres, los vimos

mostrar sus creencias, se mezclaron biológicamente con nuestra «raza», participaron en la producción de bienes materiales.

Es interesante en esta similitud el aspecto de la alimentación por su intensidad: fue tal el contagio que los costeños comen arroz todos los días, pero en el fogón hemos peruanizado a esta gramínea. Y mucho más se puede decir del traslado de la culinaria china entre los peruanos.

Actividades sugestivas que se aproximan a los objetivos de esta obra son las destinadas a la emigración. Había 163 empleados —seguramente chinos— de 17 casas de emigración, esas casas seguramente eran de las empresas de los países interesados en cubrir sus necesidades de mano de obra. En relación con esto se hallaban los *operarios que construían las barracas*. Las barracas eran edificaciones destinadas para «almacenar» a la numerosa gente que iba a emigrar, que justamente había sido seducida y ganada por los *319 corredores de colonos*. Este número es elástico, cualquiera podía convertirse en corredor o subcorredor; la cacería para la emigración fue negocio para estos enganchadores directos, para los consulados de los países receptores, para la administración local portuguesa, y para los grandes negociantes que eran esas 17 empresas que señala el censo.

Macao ya tocaba la modernidad que llegaba desde Europa, ya había fotógrafos y relojeros e importación de bebidas espirituosas, pero imposición inglesa fue la importación del opio y de inmediato su rápida expansión, a tener en cuenta también a los artistas chinos cuya producción se orientaba a satisfacer a los portugueses.

Pero era mucho más intenso el conservadurismo social-cultural milenario a pesar de algo más de 300 años de influencia portuguesa, lo que nos lleva a deducir que esta presencia fue bastante superficial, pues los chinos continuaron en sus concepciones religioso-filosóficas (Confucio y Lao Tsé), en sus preferencias gustativas a veces de exclusiva gran exquisitez, en el mantenimiento de consultas (negocios, viajes, y de todo) a los 88 lectores de la suerte, la intensa manera de mantener o conseguir buena salud principalmente a base de vegetales que los conocían bien, ese número inmenso de pescadores que con sus familias vivían en el mar y el río en sus embarcaciones, su preferencia por la venta al detalle, sus fiestas tradicionales que no decaían sobre todo las celebraciones bulliciosas por el año nuevo lunar. La multitud de oficios y profesiones que muestra el censo corresponden en mucho a su particular modo de existencia.

En las actividades concentradas en el rubro *servicio* resaltan los chinos que trabajaban como sirvientes para otros chinos y para europeos, en total son 3 800 personas que representaban el 16% de todas las personas censadas. Y en servicios las meretrices eran el 8% de los censados. Como se verá en esta obra —y en otras— la servidumbre doméstica de chinos culíes fue muy importante en su número y en su silenciosa influencia en las familias peruanas; el siglo XIX hubo chinos muy jóvenes y hasta niños y niñas que eran sirvientes en Lima y en otras ciudades peruanas.

j. La emigración desde Macao

La emigración por contrato empieza en Macao en 1851. Los primeros que intentarían este negocio fueron dos franceses, Guillon y Durand, y después el macaense José Vicente Jorgue, quienes enviaron a chinos en navíos obligados por un contrato y por un cierto tiempo de trabajo imperativo. La emigración continuó de esta manera por dos años más. En setiembre de 1853 el gobierno local de-

terminó que los traficantes declararan el lugar de los depósitos en los que recibían a los colonos antes de embarcarse y el número de ellos. Hubo unas exigencias más pretendiendo ordenar y humanizar los embarques de los emigrantes.

Después comenzó cierta competencia entre los agentes y por eso debieron utilizar ciertos corredores (o enganchadores) chinos que por dinero iban a los interiores del imperio (en Guandong y Fujián). Sobre el dinero adelantado como enganche hay la información que «los adelantos que ellos (los culíes) declaraban haber recibido no son sino algunos dólares y nos ha ocurrido con todos...»⁵.

La competencia entre corredores tuvo éxito, fue creciendo, se captaron más culíes. Y a pesar de haber más fiscalización favorable para los viajeros, los abusos fueron aumentando. Una opinión posterior, y nos parece más certera, afirma que «la mayor parte son víctimas del engaño o la fuerza. Se trate de mayores o menores... además los contratos son hechos con un nombre y los firman otras personas»⁶.

En 1856 el gobierno local dio otro reglamento obligando a que los corredores tuvieran licencia por un año y debían dejar una fianza, se daban diferentes penas en caso tratasen mal y engañasen a los colonos, a ellos se les regresaba a sus pueblos, incluso había prohibición de embarque a menores de 18 años, excepto si viajaban con su madre o padre. Se exigió que los contratos se escribieran en lengua china. Igualmente había medidas favorables en cuanto a las condiciones y comodidades durante el viaje.

De 1856 a 1860 la emigración de chinos desde Macao fue como se registra en el Cuadro 2.

Como iba en aumento, en abril de 1860 recién se nombra un superintendente de emigración con el fin que de manera permanente vigilara los acontecimientos de este tipo de viajes. Había diversas reglamentaciones que pretendían que se acabasen los abusos. Se puede agregar, para mayor claridad de esos momentos, que «Las embarcaciones, tanto a vapor como a vela, que son empleadas para el transporte de los trabajadores chinos a La Habana [igual era al Callao] pertenecen a diferentes naciones y consecuentemente no se encuentran sometidas a un sistema uniforme de reglamentación»⁷.

Los navíos debían ser visitados por el capitán de puerto antes y después del embarque de los colonos. Se debía tener en cuenta que los chinos contratados por ocho años no podían aceptar una nueva contrata hasta que finalice el primero.

El autor Manuel de Castro agrega que esta emigración ha sido defendida por unos y atacada por otros. Esperamos, finaliza, que en el futuro todo mejore. Los deseos de mejoría de este autor fue real en cuanto al aumento de barcos que partieron con su cargazón humana, pero en un momento decae de manera intensa (ver Cuadro 3) la salida de culíes a Perú y a Cuba, por eso Macao comienza a tomar otra orientación, se convierte en importante lugar de tráfico legal de opio.

CUADRO 2
EMIGRACIÓN DE CHINOS DESDE MACAO,
AÑOS 1856-1860

Lugar	Nº
Java	500
Cuba	28 012
Perú	1 613
Demeran (Guyana británica)	760
Australia	240
Surinam (Guyana holandesa)	500
Pinang (Malasia)	155
Singapur	41
Mozambique	30
Manila	45
Total	32 513

5 *Report Cuba Comission*, p.133.

6 *Report Cuba Comission*, pp. 98 y 132.

7 *Report Cuba Comission*, p. 106.

Es evidente la disminución de naves que ingresan a partir del año 1874. La pregunta queda pendiente: ¿por qué la prohibición de la trata amarilla?

3. Barcas que partieron de Macao y que llegaron o no al Callao

a. Volumen chinero del traslado a Perú

De acuerdo con Mario Castro de Mendoza, a partir de 1860 comienza la segunda etapa de la inmigración china, exclusivamente de la colonia portuguesa de Macao, bajo el control de sus autoridades portuguesas, superando la caótica situación que caracterizaba la etapa anterior⁸ que corresponde a los años 1849-1857, años en los que partieron a Perú 45 naves que iniciaron el viaje desde distintas partes de China todas muy cercanas a Hong Kong y también de esta posesión inglesa. La suspensión del tráfico de Hong Kong y la prohibición de lo mismo del emperador chino K'ang Hsi condujo al aumento del tráfico por la península Macao.

CUADRO 3
INGRESO DE NAVÍOS A MACAO

Año	Nº de naves
1871	120
1872	113
1873	96
1874	38
1875	16
1876	9
1877	8
1878	22
1879	23
1880	45
1881	67

Fuente: Ob. cit. Firmino José da Costa.

CUADRO 4
ETAPAS DE LA INMIGRACIÓN DE CULÍES A PERÚ

Etapas	Nº naves		Nº embarcaciones		Nº fallecidos		Nº llegados	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1849-57	45	17.7	18 509	18.0	1 215	14.2	17 294	16.8
1860-74	209	82.3	84 376	82.0	7 333	85.8	77 043	83.2
Totales	254	100.0	102 885	100.0	8 549	100.0	94 337	100.0

Fuente: cuadro hecho a partir de Mario Castro de Mendoza año 1986.

Nota: entre mediados de 1857 y mediados de 1860 no hubo tráfico a Perú.

Según una y otra etapa, las cifras porcentuales del número de naves, número de embarcados y el de número de llegados hay correspondencia (entre 17 y 18% primera etapa, y entre 82 y 83% en la segunda); no ocurre así con porcentajes del número de fallecidos, en el primer período este dato es bastante menor debido a que en la fuente que hemos utilizado en varios años no existe el número de muertos durante el traslado. Por eso es correcto considerar que durante los años del traslado de emigrantes de China a Callao hubo 10% de muertos y que los embarcados fueron algo más de 100 000 culíes. Casi se puede afirmar que en todas las 254 naves de la trata amarilla hubo difuntos y que el último puerto que vieron ellos fue de China aunque la mayoría lo último que vio fue su embarque en Macao donde les hacían firmar un contrato —de esta manera ya no era traslado de esclavos—, los revisaban físicamente, los ubicaban en el entrepuente y de allí para adelante era una incógnita.

8 CASTRO DE MENDOZA, Mario. 1989: 43.

b. *Capitanes de barcas*

En el estudio que hizo Mario Castro, nos informa de las funciones de un capitán:

- Era nombrado por el armador (persona o entidad que utiliza una nave).
- Se le confía el gobierno de la nave.
- Es delegado de la autoridad pública para la conservación del orden y la seguridad de los tripulantes, pasajeros y carga.
- Es autoridad indiscutida, autoridad arbitraria.

A un capitán se le pagaba un sueldo, formaba una sociedad con el armador que podía ser en dos formas: *flete común* (una parte de la carga es suya) o *al tercio* (participa de las utilidades de la carga).

Como se lee, un capitán era todopoderoso en su nave, daba órdenes inapelables, tenía prestigio náutico. A pesar de muchísimas desgracias en todos estos años del tráfico amarillo, no conocemos de algún juicio a uno de estos capitanes.

Para conocer a uno de ellos reproducimos el testimonio del capitán Wilson que en un culí-clipper llevaba a Cuba semiesclavos chinos, partió con 255 de ellos, pero al llegar a la isla Saint Kitts (san Cristóbal en español), muy cerca a Cuba,

... solo había 200 chinos. Me di cuenta que planeaban fugarse para lo cual derribaron al encargado de su custodia. Al ser descubiertos, los detuve. Hice pasar al puente uno por uno, y si alguno de ellos intentaba algo se lo tumbaba a golpes. Los que quedaron fueron vendidos en Cuba a \$250 cada uno lo que dejó buena ganancia.

En los barcos siempre había peligros, además de amenazas de enfermedades. Los culíes en ocasiones daban un terrible aullido y saltaban al mar abierto. Otros capitanes ordenaban en estos casos dispararles, al matarlos perdían económicamente. Prefiero poner sal a las armas y eso les da picazón a los que intentan suicidarse de esta manera. Luego mando que en botes los rescaten.

Por la experiencia se hacer buen negocio. Se los escoge lentamente, de preferencia a los hombres robustos. Aunque a veces hay que aceptar a alguno con la dentadura mala o la rodilla anquilosada o una mano perdida. Al rehusarlo, se interrumpe las negociaciones por un rato y luego se continúa. No es extraño un hombre viejo narcotizado con opio que como había fumado se hallaba ágil. Las mujeres son bien cotizadas pero en Cuba están prohibidas...⁹.

c. *Algunos motines*

Lo que sigue es un cuadro que reúne algunos de los motines en barcas que se dirigían al Callao y que habían partido de Macao. Esta relación podría haberse llenado con más sucesos similares y hay algunos de ellos que no se mencionan¹⁰. Un cónsul peruano de Macao en esos años declaraba que *casos similares como el de la nave Carmen eran tan frecuentes que ya ni sensación producen*. Mas, definitiva-

9 PÉREZ DE LA RIVA, Juan. *Para la historia de la gente sin historia*. Edit. Ariel, Barcelona, España, 1976, pp. 82-83.

10 Un caso es la barca española Encarnación que partió de Macao el 2 de agosto de 1860. Véase PÉREZ DE LA RIVA, Juan. *Para la historia de la gente sin historia*. Editorial Ariel, Barcelona, España, 1876.

mente estas revueltas no ocurrieron en todos los barcos que se enrumbaron cualquiera sea la ruta, al Callao, a La Habana o a otro lugar.

CUADRO 5
MOTINES EN BARCOS QUE IBAN AL CALLAO EN SEGUNDA ETAPA DE LA EMIGRACIÓN

Barca	Bandera	Fecha partida	Nº de culíes	Sucesos
Dea del Mare	Italiana	Set. 65	550	El barco tocó Tahití, solo quedaban 162 culíes a bordo.
Napoleón Canevaro	Italiana	Mar. 66	600	El barco fue quemado en el mar.
Eugene Adele	Francesa	Oct. 66	?	Los culíes se amotinaron, mataron al capitán e hirieron gravemente a los oficiales y a la tripulación; 5 chinos fueron muertos durante la pelea y 30 saltaron al mar.
Therese	Italiana	Feb. 68	296	62 días después de la partida mientras estaban en tierra, quizás Nueva Zelanda, los culíes se amotinaron y mataron a los oficiales y a 12 tripulantes. El barco fue devuelto a Macao.
Providenza	Italiana	Jul. 66	380	El barco fue encontrado cerca de Hakodate (Japón) con tan solo 42 culíes a bordo y sin europeos.
Uncowah	Italiano	Dic. 69	548	Motín a bordo y los culíes quemaron el barco.
Nueva Penélope	Francesa	Oct. 70	300	Los culíes se amotinaron, mataron al capitán, oficiales y a algunos tripulantes. Unos 30 culíes huyeron del barco luego de conseguir que retornara a Macao.
Don Juan	Salvadoreña	Oct. 71	650	A dos días de la partida los culíes quemaron el barco, murieron 600 de ellos. El capitán, oficiales y tripulantes se salvaron en sus botes.
María Luz	Peruana	May. 72	225	A la llegada del barco a Japón, el gobierno liberó a los culíes y los devolvió a su país. La barca quedó en Japón y el hecho fue motivo de un juicio internacional entre Perú y Japón. Y este acontecimiento fue justificación para finalizar años después la trata amarilla.

Fuente: *China Mail* en fecha cercana a los sucesos.

Nota: Esta información me proporcionó la investigadora Wilma Derpich a quien agradezco.

d. Variedad de sucesos en el traslado

Solo haremos mención de manera breve a una variedad de sucesos representativos que ocurrían cuando una nave con colonos chinos salía de Macao y se dirigía al Callao (Cuadro 6).

e. Algunos acontecimientos ampliados vinculados a los viajes

i. Intento de regreso a China. Una vez que una barca con culíes llegaba al Callao eran traspasadas sus contratas a quienes las quisieran. Salía la noticia en los diarios y los interesados llegaban a acuerdos con los consignatarios. En seguida, los patrones en cualquier medio de transporte los llevaban a su lugar de destino: hacienda, casas, talleres, negocios, incluso el ferrocarril que iba a Lima, etc. Sucedió (16 febrero de 1868) que la barca *Cayalti* de bandera peruana transportaba 50 culíes con contratas, iba del Callao al puerto de Pacasmayo a solo dos días. Es posible que ese grupo fuera parte de un grupo mayor de 653 culíes que habían llegado el 2 de febrero en la nave portuguesa *Pedro I* de 1484 toneladas de registro (TR).

La barca *Cayalti* solo tenía 198 TR y en anteriores ocasiones hizo traslados similares. Tenemos registrado el viaje del 4 de octubre de 1866¹¹. En esa fecha iba a Huanchaco y a Pacasmayo, su capitán era J.H. Luz, llevaba carga general para alguien de apellido Barrera, y conducía 104 colonos asiáticos.

11 *El Comercio*, viernes 5 de octubre de 1866.

CUADRO 6

VARIEDAD DE SUCESOS EN BARCOS QUE IBAN DE MACAO AL CALLAO

Barca	Bandera	Fecha partida	Nº de culies	Sucesos
Claire	Francesa	Dic. 62	297	Viaje duró 123 días. Murieron de diversas enfermedades 15 chinos. El resto se hallaba en perfecto estado de salud con excepción de 12 que luego de desembarcar los llevaron al lazareto. Antes del desembarco de la gente el buque fue fumigado.
Teresa	Chilena	Dic.61	100	4 chinos murieron de muerte natural, y otros 5 fueron arrebatados por un golpe de agua en una tempestad.
Petronila	Peruana	Jul.61	300	En este viaje hubo muchas desgracias por eso demoró 300 días; llegaron 279 chinos. La barca fue tomada por un temporal en el Mar de la China, maltratada llegó a las islas Sándwich, tuvo que detenerse en Honolulu pues hacía mucha agua. De ahí al Callao fueron 85 días de viaje.
Camilo Cavour	Italiana	Dic. 63	586	El 17 de diciembre falleció de muerte natural el capitán del buque.
Bacalán	Francesa	Jun. 64	310	Murieron durante el viaje 100 chinos como causa de mucho uso de opio.
Cristina	Peruana	Jun.65	603	148 emigrantes murieron de disentería.
Liguria	Italiana			Artículo del 3 febrero de 1866 informa gran mortandad de chinos. Un intérprete declara que los sobrevivientes señalan que ni el trato ni la comida habían sido buenas. La prefectura puso multa al consignatario pues en la baja de chinos tenían mucha culpa los capitanes quienes por ahorrar reducían las raciones.
Karl	Hamburgo	Abrl 66	201	Llegaron al Callao 200 culies en buen estado de salud; solo hubo un fallecido.
Camilo Cavour	Italiana	Abrl.66	634	Viaje lleno de sucesos: motín de chinos; tifón de seis horas y el viento se llevó tres gavias bajas y la trinetilla pasó a popa; casi choca con un arrecife cerca a las islas Moisés.
Dolores Ugarte	Portugal	Set. 66	670	Ya en el Callao el capitán de la nave no quiso presentarse ante el capitán de puerto, solo se mostraron de mala manera y displicentes piloto y contra maestre. Durante el viaje hubo 170 muertos incluyendo algunos tripulantes, no se conoce motivos. De los 500 restantes 1 murió en el hospital, 11 tenían tifoidea, 11 en estado de extrema flacura (sic), 80 con escorbuto y otros con enfermedades leves. No hubo contagiosos. Barca llegó sin médico ni intérprete. Había en la nave españoles con inexplicable presencia.
Julián	Portugal	Set. 66	467	Solo llegaron 318 chinos y cinco españoles de carácter sospechoso.
Pratolongo	Italia	Oct. 66	455	Solo tuvo la pérdida de 6 chinos, el resto son inmigrantes vigorosos y sanos.
Asia	Italia	Jul. 66	500	Luego de 142 días de viaje, solo llegaron al Callao 397. La pérdida de 103 se debía a la pésima calidad de los alimentos y por embarcar más chinos de lo establecido.
Amelia	Bremen	Oct. 66	256	Viaje de 193 días con solo 21 culies que sobrevivieron, de éstos 10 con escorbuto. Travesía sin precauciones.
Galileo	Italiana	Dic. 67	413	De Macao pasó por Japón. Del tramo de Paita al Callao mueren 111 chinos... pérdida si humanitariamente sensible también lo es bajo el punto de vista comercial.
Uncowak	Italiana	Ene. 68	505	Viaje de tan solo 95 días que solo tuvo 7 chinos fallecidos y el resto viene por completo en el mejor estado de salud y robustez.
Luisa Canevaro	Peruana	Ene 74	766	Solo hay indicación del número de culies que llegaron, entre ellos 10 muchachos. Se informa que esta es la última expedición de culies contratados por 8 años. Lo que no fue cierto.
Manco Cápac	Peruana	Mar.74	600	Solo fallecieron 9 de enfermedad natural y 2 que se arrojaron al agua. Muchos saben hablar castellano antes trabajaron en Cuba, hay calafates y carpinteros competentes.
Florencia	Peruana	Jul.74		Salió de Hong Kong con carga general y 20 pasajeros chinos, primero llegó a Paita y luego a Callao, algo que sucedía a veces. Esta nave era de un sistema mixto, esto es vapor y velas.
Lola	Peruana	Jul. 74	375	En la travesía solo murieron 6. Este fue el último viaje de barcas chineras.

Fuente: diario *El Comercio* en fechas de los sucesos.

Nota: casi en todos los casos hemos colocado fecha de partida de Macao, en pocos la de llegada.

El dueño de la barca Cayaltí, en el viaje de febrero de 1868, llevaba 20 000 pesos en especies, era un pasajero más acompañado de sus chinos sirvientes y los otros destinados a las haciendas. Un día después de la partida los 50 chinos se alzaron, mataron al timonel y al segundo piloto; el capitán y el piloto se salvaron saltando al mar tomando objetos flotables para sobrenadar, ahí fueron muertos por los amotinados que se acercaron en un bote; a 9 tripulantes los amarraron a un ancla y los mandaron al fondo del mar. El dueño del buque se salvó porque prometió no usar su revólver; pero tuvo que quedarse en la nave casi como prisionero y quizás ayudó en dar orientación de la nave según convenía y exigían los rebeldes.

Luego de todo esto los chinos sin muchos conocimientos marítimos ni del uso de las variaciones del compás, condujeron la barca en dirección oeste con el fin de arribar a China. Llegaron mucho más allá después de 73 días, se toparon con las islas Kurile (en Rusia-asiática), pasaron al mar Ochotsk (Ojotsk) donde llenaron sus barriles de agua. Toda esta región es muy fría por su cercanía al Polo Norte. Tomaron rumbo al norte y anclaron en Sand Sprit en Northealt el 23 de abril. El dueño de la barca y su sirviente que estaban prisioneros fueron echados a tierra. La barca con los chinos tomaron rumbo al oeste. Los balleneros del lugar opinaban que esos chinos no podrían continuar viajando pues sus velas estaban despedazadas, eran escasas las provisiones que les quedaban y no tenían conocimientos náuticos. Durante algunas semanas el dueño y su sirviente pudieron soportar el hambre y el rigor del clima por haber encontrado indios (nativos) amigos —posiblemente algún grupo de los chucchi— que los llevaron a bordo del *Sea Breese*¹².

ii. *Competencia con Cuba*. El *Uncowah* salió del Callao el 15 de setiembre de 1866, regresaba a China; fue tomado por un horrible tifón, sin embargo pudo llegar a Macao pero imposibilitado para conseguir colonos por la gran demanda para La Habana, esto condujo a la elevación del corretaje de los colonos y a la elevación del precio de cada emigrante.

Según estadísticas del gobierno portugués en la colonia, entre 1856 y 1873 de Macao salieron 73 611 culíes a La Habana y 67 094 para el Callao.

— *Niños semiesclavos*

Nunca fue extraño aunque era prohibido que en barcos chinos llevaran niños y niñas chinos —si no estaban con sus padres— y que a continuación pasaran, igual que los culíes mayores edades, a manos de sus amos. Todos eran mercancía humana. Este comportamiento durante la trata parece que fue continuidad histórica, igual ocurrió con niños de origen africano durante los siglos de la trata desde África. En un tiempo y en otro había demanda de niños. Era frecuente ver a las señoras amas acompa-

12 Esta información apareció en el diario *El Nacional* de Lima el 10 de diciembre de 1868 y había sido traducida del *Star Herald* de Panamá.

En el diario *El Comercio* solo hallamos esta nota del 18 de febrero de 1868:

Febrero 18 de 1868

SS.EE de *El Comercio*:

El señor D Luis de Santiago, se ha presentado hoy a la capitanía del puerto, haciendo presente que la barca norteamericana *Cayalty* (sic) que el 16 de este mes salió de este puerto despachada por... con destino a Pacasmayo no ha llegado todavía a su destino y por ser sospechosa esta demora pide que se informe de lo ocurrido a los capitanes de puertos del norte y a los cónsules del Perú en el extranjero para que en el caso de que la *Cayalty* arribe a cualquier puerto que no sea el de su destino, se proceda en ello con arreglo a la ley.

La carga de este buque es general, y llevaba a bordo algunos asiáticos.

[Nos extraña que la nota diga que la barca *Cayaltí* era norteamericana].

ñadas de sus negritas; ahora hay que agregar que lo mismo sucedió con las niñas chinas, acompañaron a sus patronas cuando salían a la calle. Nuestra afirmación surge por información como la que sigue.

De acuerdo a dato oficial que el Ministerio de Relaciones Exteriores recibió del cónsul Ulises Delboy¹³, el año 1873 de Macao partieron 13 barcos con 7 116 chinos inmigrantes, salieron además 74 niños (69 niños y 5 niñas), todas las barcas menos una puso a bordo a gente de tan poca edad.

Según cálculos que hemos realizado, el promedio de edad de los inmigrantes culíes fue de 20 a 21 años. Bastante jóvenes, como se muestra.

Y según revisión de la servidumbre de familias que tenían como su parroquia El Sagrario (al costado de La Catedral) hallamos que 17 niños trabajaban para ellas, 14 mujercitas y 3 hombres; y tenían las siguientes edades: de 4 a 6, 2 niños; de 7 a 9, 3 niños; de 10 a 12, 4 niños; y de 13 a 15, 8 niños. Lo que no se puede saber es desde qué edad estos niños semiesclavos ya estaban en manos de sus amos. Tampoco se puede saber el trato que estas familias daban a estos niños.

No deja de llamar la atención algunas de estas criaturas halladas en las calles que estaban extraviados o habían huido. Varias noticias de los diarios limeños hacen mención a este asunto.

La más antigua que conocemos es en los inicios del otoño del año 1854: «El Jueves Santo se ha perdido un chinito de edad de cinco años, se llama Juan, es cabezón y muy gordo¹⁴...». En junio del siguiente año sale un aviso en el que se dice que «se ha perdido... un muchachito de edad de cinco años llamado Marcelino; y nació libre en la hacienda del señor Salazar. Es chino, muy flaco y muy panzón (sic), camina muy despacio por enfermo, ... y seguramente... se lo han robado con el objeto de cobrar el hallazgo»¹⁵. Este hurto de niños no era solo por cobrar por el extraviado, también en otros casos para usarlos como sirvientes. Este fue el caso de Andrés García, un hijo de chino, que parecía que se lo había llevado una señora¹⁶. Hubo el caso de *un chiquito hijo de asiático de 7 años* que estaba perdido del poder de sus patronas *a quienes fue entregado por sus padres*¹⁷. En China en tiempos de hambruna dar los hijos a otras familias para que los mantengan fue muy frecuente y hasta novelado¹⁸. En Perú los denominados criados, y eso parece que fueron estos niños asiáticos, han salido de todos los sectores subalternos.

iii. Oficiales de la Naval en el tráfico. Una noticia que al periodista le parecía muy satisfactoria era que la fragata *Aurora*, de bandera salvadoreña que un día antes había partido a China se encontraba al mando del teniente de la armada nacional Narciso García y García y que iba de piloto el alférez de fragata Guillermo García y García. «Grande es la honra que arroja la Marina Peruana, el hecho que no solo sus jefes sino también los oficiales subalternos, figuren en el día al frente de expediciones valiosas promovidas por el capital privado recorriendo los mares más lejanos y peligrosos»¹⁹. Para el periodista esto significaba desorganizar el cuerpo de la marina de la república pues se permite que sus mejores jefes se alejen del servicio y del territorio. Este mismo día salía la fragata *América* al mando del comandante Manuel Ferreyros y varios oficiales de la Armada.

13 *El Peruano*, Lima, miércoles 11 de marzo de 1874, p. 113.

14 *El Comercio*, sábado 15 de abril de 1854 p. 1.

15 *El Comercio*, miércoles 13 de junio de 1855 p. 2.

16 *El Comercio*, 27 de julio de 1863.

17 *El Comercio*, 11 de diciembre de 1868.

18 Ver la saga de la novelista Pearl Buck (premio Nóbel de Literatura 1938): *La buena tierra*, *Los hijos de Wang Lung* y *Un hogar dividido*.

19 *El Nacional*, Lunes 27 de mayo de 1867, p. 3.

Seguramente los casos eran más. En esos años cualquier oficial de la Marina podía pedir permiso y no ejercer su profesión en la Armada. Podía trabajar en la marina mercante o meterse en política como fue el caso del capitán de navío Lizardo Montero que fue elegido senador por Piura en noviembre de 1872, y se mantuvo en este cargo en los años 1876, 1878, 1879 y 1894.

En el caso de Miguel Grau (1834-1879) hay mayor información, teniendo en cuenta que, como Montero, ingresó en la política y fue elegido diputado por Paita en el período comprendido entre 1876 y 1878, era adherente del Partido Civilista. Pero años antes es expulsado de la Marina por su apoyo decidido con armas —el año 1857 cuando recién era alférez de fragata—, a Mariano Ignacio de Vivanco que se había sublevado contra Ramón Castilla. A continuación, según un biógrafo «Al parecer, durante tres años hace la carrera a la China y la India en barcos mercantes y pierde el empleo en 1860»²⁰. Así alejado de la Marina Grau se mantuvo seis años, en 1863 estuvo tras el traslado de habitantes de la Polinesia, llamados canacas, a Perú. En su único viaje en la goleta *Apurímac* no logró cumplir el retorno con la cargazón de polinesios²¹, porque su nave tuvo un accidente en la isla Humphryd. No continuó en esta actividad.

En 1867 comanda el vapor *Puno* de la compañía inglesa P.S.N.C. y en este mismo año contrae matrimonio con Dolores Cavero de 23 años. En 1868 reingresa a la Armada y es ascendido a capitán de navío y lo nombran comandante del monitor Huáscar.

iv. Averiguaciones oficiales de la mortandad en la fragata Enrique IV. El 18 de diciembre de 1868 el ministro de Gobierno recibió un informe que él había solicitado, sobre la mortandad de chinos culíes en la fragata francesa *Enrique IV* que solo diez días antes había llegado al Callao. El informe completo²² comprendía varias entrevistas (capitán, contraestre, 3 marineros, intérprete y médico chino), de ellas haremos un resumen anticipando de la información, no interesa si lo que declaran el capitán del barco y el resto es verdad o mentira. Interesa la manera como era el ideal de un comportamiento correcto y humanitario cuando se trasladaba a los culíes.

Tomaremos como base para resumir las declaraciones del capitán de la fragata, Michel Lafour, oriundo de San Maló (en Bretaña, Francia), de 43 años. Y siempre añadiremos las declaraciones de los otros si hay un agregado nuevo.

- El número de 458 colonos, 142 murieron en la travesía y en el puerto 2, y 6 cuando el barco estaba fondeado.
- El trato ha sido el mejor que se pueda concebir.
- Mayormente han muerto de hidropesía estaban todos hinchados (en chino era *vonchón*), disentería (o diarrea, en chino *oinly*) y 2 o 3 tísicos. Añadido: uno con sarna. Otro añadido: dos por estar muy enfermos se arrojaron al mar por desesperación. Añadido del intérprete (macaense de origen portugués): las enfermedades de los viajeros se ha desarrollado por los vicios que tienen tan arraigados, como también porque les faltó opio.
- Todos los que inicialmente se embarcaron en Macao salieron sanos y contentos.
- Con el aseo hubo esmero, el buque estuvo bien ventilado.

20 ROMERO PINTADO, Fernando. *Grau: biografía lírica*. Dirección General de Intereses Marítimos, Ministerio de Marina, Lima, 1984, p. 39.

21 Debe conocerse que entre 1857 y 1860 no hubo viajes de chinos culíes a Perú; en reemplazo se embarcaron 3 483 canacas. Véase MANDE, h.e. *Slavery in Paradise. The peruvian labor trade in Polynesia, 1862-1864*. Australian National University Press, Canberra, 1981.

22 Versión completa en *El Peruano*, martes 29 de diciembre de 1868, p. 627.

- Los viajeros tuvieron bastante libertad. Añadido: el capitán les daba soltura, cuando había buen tiempo los chinos estaban en cubierta de 7 a.m. hasta las 6 p.m.
- La comida ha sido sana, en cantidad y alternada, unos días carne, pescado o choncho. Uno añadió: que los culíes comían mejor que los marineros. Otro añadió: buen arroz, la vaca salada estuvo preparada con vinagre, también huevos.
- Buena agua, té y dos veces a la semana limonada. Cigarros, tabaco.
- Dos veces a la semana polvos para limpiarse la dentadura y lo mismo diariamente los últimos 40 días. Añadido: el capitán los ha hecho lavar.
- Cada 8 o 10 días se pintaba el entrepuente y casi todos los días se regaba el buque de vinagre, cloruro (sic) u otros desinfectantes. Todos los días se ha rascado el barco. Añadido: se quemaba incienso, había ventilación por mangueras.
- Uno añadió que una o pocas veces el capitán por medio de los caporales ha sancionado dando palmetas en la mano a chinos con mal comportamiento.

El barco llevó un médico que era chino, Van Kanchon, natural de Sangüi, casado, de 36 años. En cuanto a su religión dijo que su creencia era admirar todo lo sublime reconociendo un ser supremo. Al juramentar dijo que diría la verdad como si lo hiciera sacrificando un gallo. Casi todas sus respuestas fueron coincidentes con las que ofreció el capitán. Una es interesante porque se percibe su visión integral en el análisis de un ambiente, la de la nave, nada favorable para la salud. Le preguntaron a qué se debía la numerosa cantidad de muertos en la travesía, contestó que a la variación de temperatura, la aglomeración de cuerpos, la humedad natural del mar y la falta de ejercicios. Antes había respondido que en la nave hubo buena alimentación y ciertos cuidados en el aseo y en el trato a los viajeros.

No todas las respuestas son para creer, pero en realidad fue mejorando la situación de los viajes entre 1849 y los años que siguieron. Hubo exigencias de los actores-ejecutores de esta emigración: normatividad y control de cumplimiento en un Macao con autoridades portuguesas, las empresas chinas mejoraron las naves, fue mayor el tonelaje de registro de desplazamiento y ofrecieron una situación más óptima para los viajeros, el ideal era llegar con menos fallecidos y en menos días; es incluso importante que el Estado peruano se interesara por casos como el de *Enrique IV* en el que hubo alta mortandad de culíes. En momentos anteriores no tomaron tanta atención.

4. Fin del tráfico de culíes, 1873-1874

a. Disposiciones desde Lisboa

La suspensión definitiva del tráfico desde Macao de parte del Estado de Portugal se sustentó en un conjunto de documentos que publicados tuvieron el título *A Abolição da Emigração de chinas contratados em Macao* que presentó el Ministro e secretario d'Estado dos negocios da Marina e Ultramar, Joao de Andrade Corvo, a la corte en la sesión legislativa de 1874 (Imprenta Nacional, Lisboa, 1874, 140 pp.).

En esta publicación hay un sólido informe de 86 páginas firmado por el ministro mencionado, en el que de todas maneras indican el tráfico a Perú y Cuba, y la real condición de esclavos de los chinos en las propiedades agrícolas. Informa del excesivo trabajo en las islas Chincha y la prohibición pasajera de llevar chinos a esas islas guaneras. Menciona los barcos de emigrantes que viajaron a California en los años de la *fiebre del oro*. También y muy importante en volumen, los emigrantes que fueron a Australia, Siam, Singapur. Estos últimos viajeros libres y los primeros salieron como colonos por contrata. No faltan estadísticas, que por igual son sustento para la abolición, de los culíes embarcados y los fallecidos (16%) para Perú y Cuba y muchos hechos trágicos en la travesía.

Además, en ese conjunto de documentos van como anexos la correspondencia sobre ciertos problemas de injusticia con los trabajadores chinos en Perú, que explica y envía José de la Riva Agüero, ministro de Relaciones Exteriores en Perú, a Augusto de Santana Vasconcelos, encargado de negocios de Portugal en ese país andino. El intercambio de correos entre ambos incluye disposiciones legales aprobadas en bien de los chinos emigrantes, acción ante los reclamos a los maltratos, nuevas disposiciones legales que favorecían a los chinos culíes con amos.

Algo similar hay sobre los chinos en Cuba, aunque es más voluminoso.

Todo este conjunto de informe, estadística, anexos y correspondencia condujo a que el ministro de Marina y Ultramar expida una orden, con fecha 20 de diciembre de 1873, acabando con la emigración de chinos por contrata.

Lo que sigue es resumen de esta decisión política.

Teniendo en cuenta Su Majestad el Rei, los numerosos documentos que demuestran los gravísimos abusos y calamitosas ocurrencias que han dado lugar la emigración de culíes chinos que contratados como colonos, son exportados de China para países extranjeros... y a pesar de los perseverantes esfuerzos empleados por las autoridades portuguesas por medio de rigurosa reglamentación y escrupulosa vigilancia, no se ha podido evitar, en cuanto a la emigración desde Macao, el funesto desorden. Y como no es posible tolerar por más tiempo esta realidad, ... se ordena al gobernador de Macao y Timor, declare prohibida la emigración por contrata de colonos desde el puerto de la ciudad de Macao, adoptando las disposiciones análogas en la colonia inglesa de Hong Kong.

En concordancia con las disposiciones legales y con la orden recibida, el gobernante de Macao dio a conocer la siguiente ordenanza²³:

En cumplimiento de las órdenes del gobierno de S.M. tengo conveniente disponer lo que sigue:

Queda prohibida la emigración china por el puerto de Macao.

Para el cumplimiento de esta orden, se dará de plazo tres meses después de la fecha de la presente publicación.

Palacio de gobierno de Macao a 27 de diciembre de 1873.

El gobernador de la provincia y ministro plenipotenciario de S.M. fidelísima en China, Japón y Siam
Vizconde de San Juanario.

23 Reproducido en: *La Opinión Nacional*, Lima, lunes 23 de marzo de 1874.

b. Consecuencias inmediatas en Macao y en Perú

El 15 del mes de enero de 1874 en el diario limeño *El Nacional* en la columna Boletín del Día se lee: «La casa de los señores Figari²⁴ ha recibido un telegrama por el cual se informa que la inmigración china está prohibida». Esto fue motivo de incertidumbre, era una noticia importante pero corta con poco contenido; de algo tan importante ni siquiera el gobierno del presidente civilista Manuel Pardo y Lavalle había ofrecido un informe oficial. Se desconocía de dónde venía la prohibición: si del gobierno portugués, si el gobierno británico había dado una orden impidiendo el tráfico desde sus puertos o si el gobierno local de Macao era quien dio la orden.

Lo indudable al momento era que ya no llegarían colonos, solo los que ya estaban en camino a Perú. Conforme pasaban las semanas los diarios ofrecían más información, *La Opinión Nacional* (lunes 23 de marzo) da datos más exactos: la supresión del tráfico es absoluta desde el 27 de marzo, los barcos que ya han embarcado chinos en Macao seguirán sin problemas a su destino. Y fue así, de enero a julio llegaron 7 naves con un total de 3 827 chinos emigrantes, en el trayecto murieron 108. La última nave *Lola* llegó el 2 de julio trayendo 369 culíes para J. Ugarte.

Una reacción se constató a comienzos de abril: «muchos naturales» (unos 100) se trasladaron de Macao a Hong Kong solicitando viajar al Callao como libres, estaban dispuestos a pagar \$50 y solo «siendo obligación del buque dar agua y fuego» (donde poder cocinar). En estas condiciones solo podían embarcarse 20 chinos por nave. Así ocurrió con la nave peruana *Hong Kong* que fondeó el 14 de mayo en el Callao habiendo traído carga general a consignación de la empresa Canevaro, hubo además 25 «súbditos asiáticos en calidad de pasajeros, viniendo... entre éstos algunas personas algo decentes de la sociedad honkonesa»²⁵.

Si esos chinos lograron viajar parece que no se permitió la salida a una compañía de cómicos que venía a Lima a dar algunas representaciones. Y un buque mercante de bandera peruana que partió de Macao fue alcanzada por una cañonera, luego revisó al buque y sin más dejó que continúe su viaje al darse cuenta que los únicos chinos que había eran parte de la tripulación²⁶.

Luego de las prohibiciones, en Macao fueron destruidos los barracones así como las agencias de emigración, y se impidió que los agentes de enganche (corredores) permanecieran en esa colonia portuguesa, aunque podían quedarse si es que mostraban que estaban dedicados a otros menesteres; en caso contrario, serían considerados vagos y expulsados a su país a fin de entregarlos a las autoridades competentes.

Otra medida adicional que se exigía era que todo pasajero debía tener pasaporte y declarar por escrito su voluntad de viajar; y en cuanto a las naves se acentuaron obligaciones burocráticas antes de partir y también medidas en bien de los viajeros: higiene, calidad de los alimentos, agua, habitaciones. Según quien escribía estas nuevas exigencias derivadas de las nuevas reglamentaciones, todo esto se debía a presiones de Inglaterra «... que descuida los transportes que sacan de Liverpool las piaras (sic) de irlandeses que van sucios, rotos, mal traídos y peor cuidados en esta obra de poblar Estados Unidos»²⁷.

24 La casa Figari e Hijos fue una empresa chinera que hizo 22 viajes de 1863 hasta 1874 con culíes a Perú en las barcas *Providenza* o *Providencia*, *Fray Bentos* y *Lima* (Castro 1989).

25 *El Nacional*, viernes 15 de mayo de 1874, p. 2.

26 *El Nacional*, Lima, viernes 26 de setiembre de 1874, p. 2.

27 *La Opinión Nacional*, Lima, sábado 25 de abril de 1874, p.2.

Públicamente era evidente desde entonces que la vigilancia del tráfico en los mares lo hacía la *Royal Navy* —se mantenía el control de las rutas marítimas— y la diplomacia británica, eran momentos de la Era Victoriana. No obstante, en Inglaterra y en otras partes se acentuaban las denuncias de las organizaciones *antislavery*. Unos quince años antes del corte del traslado de culíes, Carlos Marx se quejaba del silencio de la prensa inglesa sobre el tráfico del opio y de la «emigración de gente embaucada que han sido cautivos, a los que se vende en condiciones peores que las de la esclavitud, en las costas del Perú y como siervos en Cuba...»²⁸.

c. *El difícil logro del Tratado de Tientsin*

Pero las más integrales relaciones entre China y Perú estuvieron teniendo forma desde noviembre de 1872 cuando el presidente Manuel Pardo y su ministro de Relaciones Exteriores, José de la Riva Agüero, decidieron enviar una embajada a China y Japón con la intención de establecer relaciones diplomáticas con ambos países. Comandaba el grupo el capitán de navío Aurelio García y García que iba con el cargo de Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario. Él y el grupo que lo acompañaba primero fueron con el Mikado con quien se concluyó un tratado en agosto de 1873 luego de sobreponer dificultades por los malos antecedentes de la barca *María Luz*, había un juicio de por medio. García de Nagasaki pasó a Shanghai, el traslado por mar tuvo incidentes por encontrarse agitado, hubo peligros de naufragio de la comisión de García y García. En octubre ya estaban en territorio chino y arribaron a Tientsin, puerto de Beijing. El embajador García tuvo que hacer una serie de negociaciones que duraron semanas con el secretario de Estado Li Hung Chang, quien estaba al corriente de las ocurrencias de los traslados de chinos desde Macao y de los maltratos inhumanos de los hacendados, esto le dio posibilidades para presionar y pedir exigencias (por ejemplo, Perú debía pagar el pasaje de regreso de todos los chinos que estaban en el país). Con notable pericia Aurelio García y García fue ganando en las tratativas y se firmó el tratado en junio de 1874²⁹, que es conocido como el Tratado de Tientsin, Tratado de Amistad, Comercio y Navegación.

28 MARX, Karl, English ferocity in China. En *The New York Daily Tribune*, 10 de abril de 1857. Este mismo artículo se encuentra en MARX, Karl y ENGELS, Federico. *Materiales para la Historia de América*. Cuadernos de Pasado y Presente, Córdova, Argentina, 1972.

29 Esta información ha sido tomada del importante artículo de LÓPEZ MARTÍNEZ, Héctor. Cuando el Perú llegó al Celeste Imperio. En: *El Comercio*, Lima, 30 de junio de 1974. Suplemento Dominical.