

CAPÍTULO 2

CHINOS CULÍES EN CHINA,
AÑOS 1856-1858





Lo que sigue es un resumen de las comunicaciones que el cónsul Nicanor Tejerina —diplomático peruano en Hong Kong— envió en diferentes fechas, entre los años 1856 a 1858, al Ministerio de Relaciones Exteriores. Además de resumir hemos ordenado por temas que surgieron muy espontáneamente. Un tema de importancia que se ha dejado de lado es la comercialización del guano, asunto en esos años de notable inquietud en el Ministerio de Hacienda. Todas estas comunicaciones forman un expediente de algo más de 60 páginas que se encuentra en el Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores¹.

Pretendiendo mostrar las similitudes del tráfico amarillo en Perú y Cuba, hay un subcapítulo dedicado a la trata de culíes en Cuba. Para ello nuestra fuente ha sido lo que alguien llamó que era toda una historia oral basada en declaraciones que ofrecieron cientos de culíes a una comisión el año de 1876 y que finalizó en una obra con el título *The Cuba Comission Report*, una de cuyas publicaciones la hizo The Johns Hopkins University Press en 1993.

1. Tensos sucesos en Cantón

A fines de 1856 se produjeron incidentes entre ingleses y la gobernación de Cantón que fue el inicio de la denominada Segunda Guerra del Opio que perduró hasta el año 1860. El cónsul peruano dio un informe de esos momentos.

En noviembre pasado (1856) ocurrieron tropelías cometidas por los chinos contra los ingleses; los primeros tenían apoyo del «... alto comando imperial Yeli». Estas ocurrencias continuaron hasta diciembre y se acentuó tanto que incendiaron las factorías establecidas por los europeos de lo cual nada quedó en pie. El fuego consumió una caja que contenía los legajos del archivo del anterior cónsul, Domingo Sañudo, quien se vio obligado a abandonar el centro poblado. Por eso no quedó nada del anterior ejercicio consular especialmente lo referente a la emigración de chinos.

A esta desgracia le sucedió «... la paralización de todas las transacciones y una carestía jamás vista». Se temía una sublevación general contra los extraños; por eso los ingleses esperaban con ansiedad que llegaran refuerzos desde la India, país del que ya tenían control. Con este auxilio pretendían ocupar todo el poblado de Cantón. Lo que anteriormente había llegado era apenas dos vapores y algunas fuerzas de desembarco, solo 250 hombres, la mayor parte de ellos *cipayos* —nativos de la India— y unos pocos artilleros con solo 20 cañones.

Como medida de precaución los extranjeros ubicaron la mayor cantidad de sus fuerzas navales en el río (de las Perlas, *Zhu Jiang* en chino) que conduce a Cantón y es el punto más inminente de un ataque; además colocaron dos vapores y la guarnición de tierra.

¹ Cf. Correspondencia del cónsul del Perú en China, Nicanor Tejerina, 1856-1858. Anaquel 17, N° 483.

Antes de todo esto los chinos hicieron fuego, sin que hubiese motivo, a los botes de la Unión Americana (EE.UU.). Por eso se unieron norteamericanos e ingleses y juntos demolieron en su totalidad los fuertes chinos situados en ambas márgenes del río en sus partes navegables. Pocas semanas después se unieron los franceses por haber sido atrocemente agredidos por los *naturales*, atacaron a la tripulación del buque francés *Anais* que había zarpado el 27 de enero de 1857 con 425 culíes que iban a La Habana. Los chinos de la barca que se levantaron acuchillaron al capitán, al piloto, al sobrecargo y a un marinero. Tomaron la nave y solo llegaron a *Tong-Lac* a 20 millas al sur. Se pudo rescatar al resto de la tripulación gracias a la intervención de los misioneros.

Todos estos acontecimientos sucedían en Cantón, y en sus barrios cercanos, manteniéndose en paz lugares no lejanos como Swatao, Fuh-chao, Amoy, Wampoa, Ningpo y Shangay.

Los anhelos de las naciones extranjeras era obligar a los chinos a que faciliten al comercio de exportación sus riquezas del interior, solo así podría penetrar la civilización en aquellas vastísimas regiones y ofrecer de esa manera y cada vez en mayor cantidad un espíritu amante de las novedades.

2. El ambiente del tráfico de culíes

Igual que cualquier mercancía el precio de un culí variaba según la situación no solo de los lugares en los que se embarcaban. Si al interior había mala cosecha de arroz la percepción del aumento de pobreza de parte de los productores se incrementaba y eran fácilmente captables, sea engañados, a la fuerza o voluntariamente; eran personas que si aceptaban embarcarse «... no tienen la menor idea del fin al que se les destinará...», incluso podían subir a los barcos instigadores *del desorden y la rebelión*. Ocurría que los *corredores* (o captadores de culíes) hasta lograban arrancar a los niños de sus familias por un poco de dinero. A los que aceptaban e iban a emigrar se los mantenía en depósitos hasta el momento de la partida. Antes de subir a las naves eran inspeccionados físicamente. Según opinaba Tejerina, los chinos «... eran famélicos, estaban cubiertos de andrajos, plagados de insectos, asquerosos y muy frecuentemente adolecen de sífilis muy avanzada... presentan el cuadro más repugnante de la miseria humana...». Como precaución se les revisaba todo su cuerpo, en especial sus genitales, había los que ya estaban con gangrenas. Luego debían dejar a un costado sus vestimentas o lo que les serviría para dormir como cama o para cubrirse en las noches. Se les rasuraba la cabeza según sus usos, dejando la simbólica y tradicional coleta. Recibían enseguida todas nuevas dos mudas (ropa) de verano y una de invierno más lo necesario para la cama; se les señalaba el lugar que debían ocupar durante el viaje. Las provisiones para la alimentación eran por cuenta de la empresa.

Se captaba a los chinos ahí donde la población era mayor o en cualquier lugar donde la vida era difícil. En China principalmente se los extraía de Swatao y de Macao y en menor medida de Wampoa. No se menciona a Hong Kong porque el gobierno inglés —que gobernaba esa isla desde 1841 al finalizar la Primera Guerra del Opio— estaba contra el tráfico y cada vez se acentuaba más este rechazo, consideraba que era muy parecido al tráfico negrero, y por eso el poderío de los barcos ingleses podían tratar a las barcas chinas como tales, así ya ocurría por las rutas marinas del traslado de gente desde África.

La ganancia de los *corredores* (*runners*) variaba según el número de barcos que estaban a la espera de esa cargazón humana. Los culíes no tenían el mismo precio, habían sido divididos en tres clases según la fortaleza que aparentaban. Se debe considerar a su vez que el importe de cada uno variaba según el puerto donde subirían a bordo. En un mismo momento el precio *por cabeza* (*sic*) en Swatao era \$ 20 mientras que en Macao era de \$ 10. El costo del pasaje de cada *pasajero* que llegaba vivo a su destino estaba entre \$ 65 a \$ 70. Se precisa que un peso de China equivalía a 130 centavos *de los nuestros*. En todos estos quehaceres del tráfico no intervenían las autoridades chinas; en ello solo se reconocía la autoridad de los cónsules extranjeros. En Amoy, Swatao y Wampoahabía más abusos con los enganchados que en la colonia portuguesa Macao. El peor de ellos era Swatao porque era un puerto cerrado donde no había cónsules, no los permitían aún las autoridades chinas. Diferente era en Macao que estaba favorecido por varios motivos: presencia de cónsules, porque había el gobierno portugués y existía una mayor reglamentación prudente y precautoria. «Por lo dicho —concluía el cónsul Tejerina— la emigración de culíes a Perú debería efectuarse desde Macao». Así se cuidaría que no hubiera gran mortandad en el viaje de los *colonos* (*sic*) y se controlaría que la navegación se hiciera durante el monzón del noreste que aparece en el invierno en los meses de noviembre a abril, pues en el monzón del suroeste durante el verano era calores abrazadores, los buques hacen la travesía por la zona tórrida donde es más difícil prevenirse contra una rebelión que traen tras suyo sofocación de los pasajeros. Como en el Perú en el mes de marzo de 1856 el gobierno de Castilla a través del Ministerio de Gobierno decidió suspender «la introducción de colonos asiáticos... por no convenir al país»². Tejerina señala que ahí donde era cónsul se hacía viajes a Cuba donde la introducción de culíes no bajaba de 10 000 por año.

3. Sobre el despacho de los buques con culíes

Había a mi arribo, dice, en estas costas varios buques que *colectaban* emigrantes para la República a pesar que ya estaba vigente la resolución en la que se prohibía el tráfico y la salida al mar con culíes.

Debe considerarse que en los primeros años del tráfico amarillo a Perú la ruta de las nave no era atravesando el océano Pacífico, unos 17 000 kilómetros. Una parte del trayecto era el mismo que los barcos con culíes que iban a Cuba. Pasaban el océano Índico, bajaban en África hasta el cabo de Buena Esperanza, cruzaban el océano Atlántico, y luego de atravesar el estrecho de Magallanes o el cabo de Hornos arribaban a Valparaíso en Chile y luego su etapa final era hasta el Callao. Por eso la barca *Carmen* se hunde cerca a Singapur.

2 "Interesa las razones de esta suspensión de acuerdo a ciertos considerandos que se mencionan: los chinos eran una raza que se le ha degradado convirtiendo sus viajes en algo similar a la trata de negros; es un ultraje a la humanidad, una violación a los principios de libertad e igualdad; tal como son los contratos significan lo contrario a lo dispuesto en el artículo 1635 del Código Civil; hay excesivo número de hombres embarcados en buques menores, mala calidad de los alimentos, todo esto ha causado la muerte de por lo menos la tercera parte de los colonos, llegan con peligrosas enfermedades; hay en los buques tal rigor que han ocasionado repetidas catástrofes en el trayecto; el gobierno no debe autorizar algo tan repugnante (*sic*) y ofensivo a la moral y al derecho pues tan solo reportan ganancias a los empresarios del tráfico". [Texto que en su totalidad se publicó en *El Comercio*, Lima, sábado 8 de marzo de 1856]. Según una obra reciente, durante los años 1849-1857 zarparon 45 naves de puertos chinos, solo llegaron 38 al Callao. En las 7 restantes hubo 2 naufragios, 4 amotinamientos y regreso a China, 1 igualmente retornó pero por averías. Cf. CASTRO DE MENDOZA, Mario. *El transporte marítimo en la inmigración china, 1849-1874*. s. edit, año posible 1989, p. 35.

Había barcos que partían al Perú sin pagar los derechos de certificado. Se refería al pago obligatorio por cada culí que subía a un buque al que oficialmente se le consideraba colono, este desembolso se quedaba en el consulado. El cónsul recibió una orden desde Lima en que se le exigía que este pago se rebaje de \$ 4.50 a \$ 1.50 que según información posterior no fue cumplida y perduró al menos hasta 1869³. Considerando la nueva situación de este pago por certificaciones, Tejerina opinaba que no podría ser retroactivo, había que esperar al menos unos cuatro meses. Además, para que no sigan los abusos el cónsul mismo inspeccionará personalmente las naves que están por salir al mar. De esta manera controló en Swatao el despacho de la barca *Carmen* que zarpó el 13 de octubre de 1856.

No eran pocos los subterfugios e indignos manejos que ponen en juego en esta costa todos los capitanes para burlar las ordenanzas sobre intervención de los cónsules en la regularización de esos pagos de las expediciones, asunto que además afectaba los escasos emolumentos (pagos a) de los cónsules. Sugiere que si ocurre esta falta de los capitanes, el cobro se haga en el Callao y no se permita que los culíes desembarquen, hasta que las empresas abonen lo que corresponde.

4. El caso de la barca *Carmen*⁴

La barca peruana *Carmen* partió de Swatao para el Callao con 260 emigrantes chinos. El buque se incendió a los ocho días de hacerse a la mar debido al amotinamientos de esos emigrantes; solo quedaron supervivientes que eran tripulantes y algunos pocos más⁵. Casos similares como el de la nave *Carmen* eran tan frecuentes *que ya ni sensación producen*.

En la fecha que el cónsul escribe el informe no tenía una relación final de los que se salvaron. En un momento posterior tuvo en sus manos carta de uno de los naufragos que estaba en Singapur donde le daba los nombres de los que sobrevivieron a la catástrofe marina, se trataba de Atanasio Caudamo, italiano, los peruanos Tomás Collazos, José Carrillo, José Román, Manuel Rivera, el argentino Carlos Mazini, un intérprete chino y dos marineros, uno inglés y el otro italiano. Había duda sobre el sitio en que estaba la lancha en la que iba el capitán, quien también se había salvado, pues al naufrago redactor de la misiva no le constaba que se hubiera hundido, se separaron los botes debido al viento y al mar... *eran muy recios* según parecía. Lo natural era que hubiera recalado en la isla Matmas que estaba a 30 millas de Singapur.

Los naufragos habían pasado horribles penalidades; en el mar quedaron casi desnudos y no tuvieron alimentos. En estas condiciones llegaron a Singapur —importante puerto comercial del dominio inglés— donde esta aparición conmovió profundamente a la gente que se enteró, fueron llevados al hospital de Socorro. Después de unos días pudieron viajar a Hong Kong y dos de ellos, los jóvenes Rivera y Collazos, luego de algunas semanas, consiguieron trasladarse a Calcuta donde tomaron el

3 Según una nota periodista que reproduce una resolución cuyo contenido es el siguiente: siendo excesivamente crecida la suma de cuatro pesos y medio que por anticipaciones de cada contrata de colono han cobrado antes de ahora algunos cónsules de la República en Macao, y no estando esta práctica apoyada en ninguna ley, se declara: que por todo emolumento solo deberán cobrar los cónsules peruanos en la China la suma de un peso fuerte por cada legalización de contrato. *El Comercio*, 21 de setiembre de 1869.

4 En años anteriores a esta desgracia marina, la barca *Carmen* tuvo como capitán a Giuseppe Garibaldi (1807-1882) famoso político luchador por la unificación de Italia. Su presencia en Perú la copiamos como anexo 2 y antes de ello en el anexo 1 hay una versión de cómo fue el amotinamiento en esta misma barca.

5 Cf. ZANUTELLI, Manuel. Una barca china. En: *La Prensa*, Lima, 9 de enero de 1982.

barco peruano *Amazonas*. Los restantes quedaron en el desamparo absoluto por no conocer ni el idioma. Tejerina les dio apoyo filantrópico (sic). Lo hizo ... *sin orden previa*. Ya desde Singapur recibió apoyo del cónsul norteamericano Charles Delano Williams que había facilitado 52.2 libras esterlinas a los peruanos del *Carmen*. Inevitablemente hubo más apoyo económico a estos peruanos de parte de Tejerina, quien dio informe detallado de los gastos al Ministerio de Relaciones Exteriores en Lima.

Por esos mismos días naufragó la barca nacional *Santiago* que se dirigía de Macao a Singapur. Encalló en un banco de arena al pie de las islas Parceles al quinto día de su partida el 25 de abril (1857) a las 10.15 de la noche, el accidente se debió a la fuerza de la corriente. El capitán calculó mal y condujo indebidamente a la nave algunas millas más al Este. Todos se salvaron en los botes, luego transbordaron a una embarcación china y después a una barca inglesa que los regresó a Macao. Todo el cargamento se perdió pero estaba asegurado.

En el caso de la nave *Santiago* —otra barca chinera que en las circunstancias de este naufragio no llevaba culíes, pues, solo transportaba carga— se está haciendo los arreglos legales; lo mismo no se puede hacer con el caso *Carmen* porque aún no se presentaban los testigos.

5. Reacomodos ante la prohibición del tráfico

A pesar de las prohibiciones del tráfico del mes de marzo de 1856 hubo 9 naves que partieron con culíes entre abril de 1856 y julio de 1857. Una de ellas, *Isabel Quintana*, partió con 514 culíes, estos «pasajeros» se amotinaron, 69 se arrojaron al mar para suicidarse y se supone que la barca peruana regresó a China⁶.

Los levantamientos en las naves chineras eran muy frecuentes. Las historias sobre motines, naufragios, quema de barcas, asesinatos a la tripulación, es amplísima; más si se une similares acontecimientos al mismo tráfico hacia Cuba.

Y en el Callao sucedía que los colonos chinos que habían llegado el 8 de octubre en la fragata clipper *Antonia Terry*, sus contratos no pudieron ser por un tiempo ya en la primera semana de noviembre un diario de Lima da la noticia siguiente: «... se pone en conocimiento público [que los chinos] están ya expeditos para tomar patrón... los interesados pueden ir al consignatario Gregorio Terry quien vive en la Bolsa Inglesa (?) o en el Callao con el señor Mariano Loli...»⁷.

Esa propuesta de traspaso tuvo que repetirse un mes después con palabras tentadoras: «... los que deseen hacerse de buena gente para el trabajo de campo y otros servicios, concurrir a...»⁸.

Un vecino de Lima, Parcemón de Echandía, preguntaba si cualquier persona que requiriera trabajadores podía ir a China, contratar por su cuenta a gente y luego traerlos a Perú. El propio Fiscal de la Corte Superior de Justicia le dio la respuesta: hacer eso sería proceder contra lo expresado en la parte resolutive y considerativa del decreto del 5 de marzo, era ir contra la libertad de la persona. Otra cosa era si colonos de China vinieran por su propia voluntad, desembarcaran y adoptaran la industria

6 CASTRO DE MENDOZA, Mario. Ob. cit., p. 33.

7 *El Comercio*, Lima, viernes 7 de noviembre de 1856, p. 1.

8 *El Comercio*, Lima, jueves 18 de diciembre de 1856, p. 1.

que les plazca. Surgió de esto la disposición que concluye que «solo podrán ingresar a la República los asiáticos que vengan por su espontánea voluntad».

Y, efectivamente, no hubo más barcos atravesando el océano Pacífico durante casi 3 años; la trata con similares características se reanudó en abril de 1860, reinauguró el tráfico la fragata estadounidense *Nighthale* con 20 colonos que desembarcaron en Paita; en compensación a esta reducida cantidad un mes después llegó la fragata peruana *West Ward Ho* con 496 culíes⁹. Y esto continuó hasta julio de 1874.

6. Expresiones del cónsul Tejerina dentro del contexto

Recién instalado en Hong Kong, Nicolás Tejerina consideraba que era necesario estar acreditado por los representantes de países europeos que tenían posesiones de Hong Kong y Macao. Eso ayudaría a proteger los cuantiosos intereses de peruanos que se percibían muy dispersos y poco controlados. Como ejemplo daba a conocer cómo se realizaban las expediciones, así llamaban a las barcas que llevan culíes a Perú o que viajaban a otras regiones de Asia llevando mercadería.

Toda nave que llegaba debía de todas maneras pasar por Macao y Hong Kong pues son lugares de entrada a Cantón; y también eso mismo era necesario por la necesidad de reparar las naves por los viajes en mares terribles. A todas ellas había que atenderlas sin demora; esos mismos barcos emprendían pronto viajes con mercadería para Manila o Singapur y luego retornaban a esos puertos que estaban bajo control de Inglaterra uno y Portugal el otro. Y no era posible ejercer la autoridad como cónsul porque era necesaria la patente de *executeur* de ambas soberanías. De esto aprovechaban los barcos peruanos o los que van a Perú para no depositar las certificaciones por cada culí que se embarcaba. Tejerina requería esa patente de *executeur* para el gobierno chino que no debe limitarse a Cantón, debe ser válido para todos los puertos habilitados para el comercio, aquellos que China había autorizado luego de la Primera Guerra del Opio.

Consideraba que su cargo era lleno de vicisitudes en relación a sus ingresos. Sus pagos no eran directos del erario público. Una empresa londinense dedicada a la importación del guano de las islas peruanas, E. Gibbs e Hijos, hacía abonos autorizados por el gobierno y que eran el sueldo de Tejerina, de un banco de Londres al banco de Hong Kong. Esto no era conveniente pues... *los bancos de esta ciudad (Hong Kong) no aceptan libranzas contra personas...* Los enredos eran mayores que lo dicho y era una preocupación más para el cónsul. Pedía que se otorgue además un crédito de 60 libras esterlinas... *para gastos anexos al consulado como socorros a compatriotas desvalidos, náufragos, inválidos, hospitalidades de marineros enfermos...* Todo esto que reclamaba era muy molesto para él, funcionario que se encontraba a 5 000 leguas del país y a pesar que había disposiciones legales que permitían mantener a marineros peruanos hasta que encuentren alguna colocación. El tenor N° 23 de las instrucciones

9 CASTRO DE MENDOZA, Mario. Ob. cit., p. 49.

generales era convincente: «Cuidará de tener a los marineros peruanos que resulten sin colocación en ese puerto, pasando la cuenta al Gobierno».

Informaba el cónsul que los chinos emplean todo género de abono en la agricultura y lo hacen con exquisita diligencia, lo que prueba que saben de su necesidad. Así usan el guano humano, el de todo género de animales, estos mismos muertos, las semillas de lino, otras de las que extraen aceite y de cuyos despojos forman grandes panes con el que hacen un vasto comercio los pueblos del norte productores, y los del sur consumidores; en fin, todo lo que el empirismo puede... todo acá tiene la máxima y prolífica aplicación en la agricultura.

Decía que ningún mercado en el mundo es tan conveniente como el chino para la venta de guano, pues: 1) Tiene una inmensa población, es la tercera parte de todos los habitantes de la Tierra; 2) Por su ubicación geográfica, a solo 60 días de las costas peruanas; 3) De China solo nos llega cereales, por eso en la balanza de pagos tenemos una buena ventaja.

Opinaba que como la gente de China era ignorante y bárbara, y en cuanto estaba destituida de todo resorte moral, harían ineficaces cualquier medida para evitar los motines. Eso se demostró en el caso de la barca nacional *Carmen*.

Tejerina veía que en tanto se ampliaba el comercio peruano con Asia, recomendaba la condición de cónsules a Charles D. William en Singapur, Indias Orientales (sic); y a Reginaldo H. Anthony en Bangkok del reino de Siam. Ambos son jefes de respetables casas comerciales, y el primero además es casado con peruana. Por su cuenta y responsabilidad Tejerina les dio título provisional para que atiendan sin demora los trámites ordinarios; él estaba seguro que tendría la aprobación de sus superiores.

«Incapacitado de desempeñar el cargo que su excelencia el Libertador [Ramón Castilla] tuvo la dignidad de conferirme en China, por la grave enfermedad al hígado que he contraído en aquella mortífera costa...». Tejerina pedía al supremo gobierno ser trasladado a California con el mismo cargo de cónsul, cuyo clima frío rehabilitaría su salud.

7. El tráfico hacia Cuba, un escenario similar y paralelo¹⁰

Es opinión del autor de este escrito que en los párrafos que siguen del Informe cuando se refieren a Cuba o a La Habana bien pueden ser cambiados por Perú y Callao o Lima, y el lector acertará, los parecidos en el tráfico de culíes y en situaciones en el trabajo agrícola y en la servidumbre doméstica en estos dos países son dos gotas de agua en sus características y semejanzas.

¹⁰ Los párrafos que siguen han sido tomados del *Report Cuba Comission*, traducción de HRP.

La mayor parte de los culíes actualmente en Cuba provienen de Macao, Amoy, Swaton y Cantón, y han sido atraídos por medios ilegítimos. Para eso se emplea a malhechores que llevan a los chinos a viva fuerza o utilizan argucias para luego conducirlos a los barracones donde quedan hasta que suban a bordo de los navíos, solo suben aquellos que no han podido escaparse; antes de embarcarse a los pasajeros les cortan la coleta, les dan otros vestidos y ya en La Habana los colocan en el *mercado de hombres*» (p. 98).

La gran mayoría de los chinos que actualmente están en Cuba han sido conducidos a la fuerza o de manera violenta para luego ser vendidos; se trate de mayores o menores, ninguno tiene contrato o han sido inducidos a aceptarlos y firmarlos a la fuerza... esos contratos estaban hechos con un nombre y los firmaban otras personas... (p. 98).

Entre los culíes, unos son trabajadores y han emigrado voluntariamente para mejorar su suerte, trabajan bien y con placer; otros son gente mala y emigran para eludir las consecuencias (deudas) del juego o del crimen, llevan malos hábitos. Estos son trasladados a viva fuerza y son gente estúpida que jamás trabaja de manera inteligente, son embarcados con falsas promesas y cuando perciben que han sido engañados se desesperan y su desesperación es considerada como un desafío, como desobediencia o como intento de revuelta. Entre los culíes hay gente de diferentes clases, pero los que son laboriosos no emigran voluntariamente, y en su país pueden ganar bien su existencia. (p. 138).

Las embarcaciones —tanto a vapor como a vela— que son empleadas para el transporte de los trabajadores chinos a La Habana pertenecen (tienen bandera de) a diferentes naciones, por eso no hay un sistema único de normatividad. De los 140 000 y más chinos que dejaron China para ir a Cuba, más de 16 000 han muerto durante la travesía lo que muestra de manera suficiente que los reglamentos no son eficaces (p. 106).

Los adelantos que los culíes han recibido, según sus propias declaraciones, no son sino algunos dólares y no a todos se les ha dado. Esos primeros gastos realizados en busca de ganarlos son insignificantes; y los gastos totales por chino desembarcado en La Habana puede ser estimado —así lo indica Westminter Review— en 190 dólares, de suerte tal que el importador tiene beneficios considerables por cada culí, ya que éste es vendido por una suma variable de \$ 400 a \$ 500 y hasta en \$ 1 000, lo que deja al importador un beneficio medio de \$200 a \$300, y como a Cuba han llegado cerca de 200 000¹¹, ello ha permitido una ganancia de 10 millones de dólares (p. 133).

En este informe de la Comisión, se dice que más de 160 culíes entrevistados declararon que al salir las naves de Macao y cuando estaban en pleno mar se les encerró en la cala (bodega del buque también llamada entrepuente), algunos otros fueron colocados en cárceles de bambú o encadenados en barras de fierro, y un pequeño grupo tomado al azar fue fuetado para intimidar a los demás. Los que declaraban no podían estimar el número de muertos como resultado de las enfermedades, de los golpes,

11 El historiador Juan Pérez de la Riva considera que los culíes que desembarcaron en Cuba solo fueron 150 000. Ver: Demografía de los culíes (1853-1874). En: *El barracón y otros ensayos*. Editorial de Ciencias Sociales, La Habana 1975, p. 469.

del hambre, de la sed o de los suicidios cometidos arrojándose al mar. Narran que los vientos y las olas del océano eran intensos durante los tres meses que pasaban a bordo. No se distribuía más agua que la ración que a cada uno le correspondía, si se quería más había que comprarla, una sola taza costaba un dólar. Para los paseos consentidos en la cubierta solo podía subir por la escotilla un hombre por vez, que al regresar y bajar el mal olor resultante de la aglomeración de tanta gente era intolerable, y causó muertes sin número conocido (p. 106).

A su llegada a La Habana los culíes son encerrados en barracones de los que no podían salir; no lograban dar un paso libremente, tenían guardias que los cuidaban. De otra parte su desconocimiento de la lengua española los colocaba en la imposibilidad de expresarse y hacerse entender en sus reproches o exigencias. Así que sus derechos a reclamar era un principio puramente nominal e inútil en la práctica (p. 112).

Finalizamos no con información factual como lo anterior sino con comentarios, análisis o conclusiones de los autores de este *Report Cuba Comission* sobre los sucesos anteriores.

La obtención de los culíes, entendida como un acto por el cual los trabajadores voluntariamente se comprometen, es algo totalmente diferente a la venta de los culíes y a la manera como se les fuerza a dar su consentimiento; es por tanto, un término que no se aplicaría a los chinos en Cuba pues la mayor parte han sido víctimas del engaño o la imposición (p. 132).

La distinción entre un trabajador a jornal y el esclavo solo existe cuando el primero acepta a su pleno gusto las condiciones que le son ofrecidas y que libremente las tareas y obligaciones asignadas son cumplidas. Pero la manera ilegal en la que la mayoría de los chinos han sido introducidos a Cuba, el desprecio con el que se les trata, las violaciones del contrato, la falta de consideración en los trabajos que se les impone, y las injusticias sin nombre a las que los someten, constituyen un trato que es el de un esclavo y no el de un hombre que ha consentido ligarse a un contrato. Los hombres que son vendidos en La Habana enseguida son constantemente transferidos como mercadería de un establecimiento a otro, cuando ellos finalizan (el tiempo de) su primer compromiso, son forzados a contratarse nuevamente, si no son detenidos en los depósitos y remitidos a manos de nuevos amos con los que los términos sucesivos de trabajo se renuevan sin fin, no tienen así manera de sustraerse de su suerte, ellos no pueden ser mirados como ocupando una posición diferente a la que tienen los negros que son esclavos en la isla de Cuba quienes desde siempre pueden ser alquilados o vendidos según el buen placer de sus amos (p. 159).

Esta última conclusión quizás haya sido aceptable para los culíes cubanos, pero no para los que estuvieron en territorio peruano. Hubo situaciones parecidas como las enunciadas, pero la diferencia notable es que los chinos culíes sí asumieron muchas formas de defenderse de los malos tratos y del intento de los patrones de perdurar y cambiar los términos de los contratos, hubo desde sublevaciones locales así como algunas rebeliones de medianas dimensiones, y los frecuentes suicidios solo era una manera más de protestar por sus penurias y dejar a los amos sin mano de obra. Miles acabaron sus contratos con los amos y voluntariamente decidieron quedarse en tierras peruanas, crearon sus economías (frecuentemente comerciantes de todo tipo), formaron familias con mujeres

peruanas, se integraron entre ellos pues la lengua, las características físicas y los orígenes étnicos los aproximaba, constituyeron comunidades en muchos lugares en los que los pobladores lugareños los reconocían como diferentes, defendieron así su milenaria cultura y con el afán de que perdurara en la siguiente generación en muchas partes crearon escuelas para sus hijos, se organizaron de muchas maneras incluyendo en su vida política algo de su mundo cultural, contagiaron a la sociedad mayor muy notablemente su culinaria, pusieron así ingredientes innegables a la identidad nacional y ya bien instalados llamaron a sus parientes que estaban en China y fue así que se creó una cadena migratoria que hasta hoy continúa en el Perú.

Anexo 1

El amotinamiento de culíes en la barca Carmen

El 21 de octubre de 1856 ocurrió un acontecimiento que originó un conflicto diplomático. La barca nacional *Carmen* de 343 toneladas, capitaneada por el italiano Luis Camagli, y propiedad de Pedro Denegri quien era también dueño de la *Petronila* y de la *Santiago* y del bergantín goleta *Carolina*, embarcaciones utilizadas para el tráfico de culíes al Perú.

La barca *Carmen* naufragó en su travesía de Swatao al Callao, llevaba 260 chinos contratados para trabajar en las haciendas costeras, según informe del cónsul en Hong Kong, Nicanor Tejerina, y publicado en *El Comercio*, el 18 de julio de 1857.

La embarcación se fue al fondo del mar no a causa de vientos fuertes ni de temibles temporales sino por un voraz incendio provocado por un grupo de culíes. El diario *El Comercio* informa que la barca

... a la altura de la gran Natunas, de 7 a 8 de la noche el intérprete advirtió al capitán que los culíes proyectaban una revuelta e intentaban tomar el buque (por lo cual) fueron forzados a descender al entrepuente. A la mañana siguiente entre siete y ocho culíes subieron a cubierta y permanecieron tranquilos hasta que la tripulación fue a almorzar. Algunos chinos fueron al lado de la proa y derramaron una cantidad de paja encendida en la bodega, las llamas cayeron en las camas (colchones de paja). La tripulación se armó rápidamente y los chinos fueron forzados a bajar al entrepuente. El capitán procuró arrojar fuera de su bordo la pólvora del buque y entonces se contrajo a extinguir el fuego cerrando las escotillas; pero todo fue en vano: las llamas se apoderaron rápidamente de todo el buque, permitiendo únicamente echar al agua dos botes. A los que subieron el capitán, oficiales de mar y tripulación, en total catorce, y siete pasajeros, habiendo podido recoger algunas armas, pero sin agua ni provisiones, es así como abandonaron el buque.

Luis Camagli, el capitán, al volver a la nave en uno de los botes, no para abrir las escotillas y liberar a los chinos, sino por algo que sirviese de velas, encontró la muerte al caerle los palos de una jarcia y desapareció entrampado en su propio infierno. Con él sucumbieron tres chilenos, dos italianos, un griego y cuatro personas más. No era un caso aislado. Todos los capitanes fueron siempre arbitrarios, impusieron su propia ley y eso les ganó el odio de su carga humana. En el otro bote se salvaron el piloto, cuatro tripulantes y siete pasajeros, entre ellos los peruanos Atanasio Candamo, Manuel Rivera y Tomás Collazos. Todos los chinos perecieron¹².

12 A partir de información de *El Comercio*, esta es la versión de LA TORRE SILVA, Ricardo *La inmigración china en el Perú (1850-1890)*.

Anexo 2

Giuseppe Garibaldi en Perú

Este personaje histórico llega al puerto del Callao en julio de 1851 a bordo del buque inglés *Bolivia* según testimonio de Francisco Dabadie, profesor de idiomas residente en Lima. Se radica en la capital peruana en una casa pensión situada en la calle Polvos Azules. Para sus objetivos de unificación de Italia se dedica a vender bonos para adquirir armas. Con este fin visitó al sabio Antonio Raimondi quien le dijo: *quiera el destino que usted sea el libertador de Italia y el mío poderme consagrar a revelar la naturaleza de este maravilloso país.*

En octubre de ese año el armador Pedro Denegri le otorga el comando de la nave *Carmen* por lo que adopta la ciudadanía peruana y obtiene patente de capitán mercante que le otorgó el gobernador del puerto de Callao, capitán de fragata Manuel Aza y premunido de esta patente inicia viajes entre los puertos del Callao y Valparaíso, transportando pasajeros y mercadería. Garibaldi se radicó en el Callao en un paseo y jardín que actualmente llevan su nombre.

El 10 de octubre de 1851, Garibaldi y su amigo Carpaneto suscribieron un contrato con Pedro Denegri para efectuar un viaje a China. Veinte días después partió al puerto de Chíncha en el navío *Carmen*¹³ de 346 toneladas. El 9 de noviembre llegó al puerto de Pisco, a las 9 de la noche un día después desembarcó para pagar el derecho de embarque de guano, llegando a la isla guanera de Chíncha el día 11; con el cargamento partió al Callao el 21 de noviembre donde llegó el 24 de noviembre.

El gobernador de las islas era el capitán de fragata Pedro José Carreño. Las Islas de Chíncha eran tres y se las identificaba como la del Norte, la del Centro y la del Sur. Situadas frente a Pisco, distaban de tierra aproximadamente dieciocho kilómetros. En los correspondientes derroteros que sobre la costa del Perú escribieron Aurelio García y García en el siglo pasado y Rosendo Melo en los primeros años del presente, hay información muy apreciable sobre ellas. Una flotilla de botes, balandras y lanchascisternas las surtía de agua que llevaban desde Paracas y los víveres se cargaban en Tambo de Mora.

La peonada de la isla estaba constituida por chinos traídos de la colonia portuguesa de Macao. Estos trabajadores realizaban desde las primeras luces del alba hasta el atardecer su tarea de palear las deyecciones de las aves en condiciones infrahumanas. El penetrante olor a amoníaco del guano era insoportable, a lo que se unía el sol calcinante, el mal trato de los capataces peruanos y el ensañamiento inusitado de los caporales chinos (cuchillos de sus hermanos de raza) y la mala comida. Muchos culíes, para librarse de ese infierno, optaban por el suicidio. Las islas servían además como lugar de reclusión para presos comunes. Las enfermedades comunes de todos los días para culíes y presidiarios eran bronquitis, reumatismo y diarreas.

El 10 de enero de 1852, con la carga completa, partió con destino a Cantón y Manila. Garibaldi regresó de China el 28 de enero de 1853 con un cargamento de culíes para las haciendas. Luego, Pedro Denegri contrató al italiano Luis Camagli para continuar con el negocio.

En noviembre de 1853 realiza su último viaje del Callao a Valparaíso en la nave *Carmen*. Deja la barca y viaja a Buenos Aires¹⁴ antes de finales del año.

13 Según Ricardo La Torre Silva durante el tiempo que Garibaldi navegó en el *Carmen* llevó un diario a bordo que actualmente se encuentra en el Archivo de Estado de Palermo (A.S.P.). Archivo 1, número 202.

14 Información tomada de: CASTRO VILLAVICENCIO, Lázaro. *Historia cronológica del Perú, años 1850-1878.* s/edt y s/f; y de LA TORRE SILVA, Ricardo *La inmigración china en el Perú (1850-1890).*