

## CAPÍTULO 3

# EL INICIO DE LA TRATA AMARILLA AL PERÚ Y SUS ACTORES







*Dedicado a Rebeca Carrasco Atachao*

En este capítulo nos acercamos a las circunstancias y actores que dan inicio a un período histórico peruano y en parte mundial, que corresponde a la presencia de los inmigrantes chinos en Perú y en otros lugares del mundo. En cuanto a lo que nos corresponde, iniciamos con la ley que abrió la posibilidad de este trascendental fenómeno migratorio, conocer su contenido y escuchar comentarios que en esos momentos se oían de personas cercanas al ambiente legislativo, que de alguna manera podían prever lo que en el futuro sucedería socialmente. Consideramos imprescindible hablar del personaje que al comienzo de este proceso tuvo el monopolio del tráfico amarillo y de sus grandes ganancias por triple motivo: el estímulo o prima que el gobierno le daba por ser traficante ofreciendo su «mercancía» en el mercado, por la sobreganancia que obtenía cuando esos inmigrados trabajaban para él, ya fuera en sus haciendas o en las islas guaneras. Y no era el único en enriquecerse, allá en los puertos chinos o en sus cercanías había otros más que lucraban con esa trata, por tener cargos diplomáticos o por ser los abastecedores de la cargazón. En los párrafos que siguen decimos algo sobre qué sucedía justamente con esos culíes que subían a naves en las que podía ocurrir cualquier desgracia, al igual como aconteció durante los siglos de la trata de afronegros.

## **1. Contenido de la ley de inmigración china**

Muchos escritos de investigadores interesados en el tema así como documentos indican como fecha de inicio de la inmigración china al Perú el 17 de noviembre de 1849. Durante el primer gobierno de Ramón Castilla (1845-1851) se aprobó, según *El Peruano*, periódico oficial del miércoles 21 de noviembre del mismo año, la ley que el Congreso de la República Peruana había expedido; dicha ley consideraba que la agricultura del país se encontraba postrada por la falta de brazos (fuerza de trabajo o como comúnmente se decía, mano de obra), para enfrentar lo cual era necesario fomentar la inmigración extranjera y proteger a esos empresarios llamados «introdutores de colones» a los que se consideraba que estaban arriesgándose justamente por ser los iniciadores.

Aparte de estos considerandos, el texto daba las siguientes precisiones: que los colonos extranjeros podían ser de cualquier sexo, su número no debía bajar de 50 individuos, que podían tener entre diez y cuarenta años. Y a continuación se ofrecía la siguiente tentación: por cada colono, una vez internado (y cumplidas las condiciones exigidas), el Tesoro Público otorgaría una prima de treinta pesos, para lo cual sería necesario tener a la vista los contratos. La prima podía descontarse de los pagos que debían

hacerse por los derechos de las mercaderías internadas en los buques conductores de colonos; y si no alcanzasen a cubrir la prima, «se completará lo que falte con los pagarés que los interesados otorguen al Estado, previo el descuento que señala el Reglamento de Comercio».

La ley concedía a Domingo Elías y a Juan Rodríguez la exclusividad como primeros introductores por el término de cuatro años, es decir, hasta el año 1853, incluyendo los chinos que un mes antes habían llegado en el buque *Federico Guillermo* (Frederick Wilhelm en alemán) de bandera danesa. El ingreso debía hacerse en los departamentos de Lima y La Libertad. Esos colonos recién llegados y los que vinieren después, según la ley, quedarían exentos de pagar contribuciones y de hacer servicio militar por el término de diez años, para lo cual se tendría en cuenta la fecha de su ingreso al país. El gobierno, a través de sus autoridades, asumía la obligación de vigilar el puntual cumplimiento de los contratos celebrados entre los colonos y sus patronos.

Casi enseguida se le comenzó a llamar «la ley China», oficialmente fue Ley de inmigración general y especial de la China. Aunque con mayor exactitud se le debió denominar ley china en tanto abrió el tráfico amarillo a nuestras costas. La ley estuvo firmada por Antonio G. de la Fuente, presidente del Senado, Pedro Astete, vicepresidente de la Cámara de Diputados, Jervasio Álvarez, senador secretario, Santos Castañeda, diputado secretario; y la orden de su impresión, publicación, circulación y su debido cumplimiento llevaba la firma de Ramón Castilla, Presidente Constitucional, y de Juan Manuel del Mar, ministro de Gobierno.

Esta ley solo estuvo vigente hasta el año 1853 cuando el presidente Rufino Echenique, rival de Ramón Castilla y por tanto de Domingo Elías, de manera lacónica la deroga ofreciendo un único considerando: «la inmigración que se encarga la ley de 17 de noviembre de 1849 no ha correspondido a los deseos de la nación». Y sin más la deroga igualmente con brevísimas palabras<sup>1</sup>.

## 2. Crítico y único comentario a la ley

Si bien la ley se publica en el diario oficial *El Peruano* el 20 de noviembre y fue firmada 3 días antes por el presidente Ramón Castilla, las discusiones en las dos cámaras del Congreso (primero la de diputados y luego la de senadores) deben haber ocurrido los primeros días de ese mes o a fines de octubre. Hubo tiempo, entonces, para que fuesen conocidas las discusiones que ocurrieron entre los parlamentarios a partir de alguna propuesta redactada de antemano. El diario *El Comercio* del jueves 8, viernes 9 y sábado 10 de noviembre de ese mismo año<sup>2</sup>, publica, en una columna denominada *Comunicados*, un comentario sobre los entretelones en los que se dio la ley, redactada por un personaje que solo firma con el seudónimo de Jorge Pío Adizón Solgar. La llegada de los chinos y la dación de la ley no fue un suceso que interesara mucho; *El Peruano* no publicó nada y *El Comercio* solo colocó esa colaboración espontánea como era lo habitual. Los diarios de entonces no daban sus propias opiniones.

Los comentarios de ese anónimo personaje se inician a partir de la siguiente locución en latín del poeta latino Horacio: *¡Eheu quam temeré in nosmet, legem sancimos iniquam!*, que en su traducción al español salió en versos rimados: *¡Maldición! ¡Si tan inicualemente legislamos, terrible ley contra nosotros*

1 BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú (1822-1933)*. T. 4, Edit. Orbis Ventures S.A.C, Lima, 2005, p. 54.

2 *El Comercio*, jueves 8 de noviembre de 1849, año XI, N° 3104, p. 4.

*damos!* La frase nos da la sensación de que el autor de los comentarios siente que la norma legislativa es un autoflagelo.

Jorge Pío (así será llamado en lo sucesivo) asegura que la ley sancionada autorizaba el plagio (secuestro) y la esclavitud y que esos hombres en el Perú serían objeto de comercio y de primas «... como si se introdujeran manadas de bestias o útiles de labranza para fecundar nuestros campos». Agrega que esta ley contra el pueblo chino (sic) fue vista con horror, antes de aprobarse, por hombres liberales, humanos y pensadores y, sin embargo, pasó por ambas cámaras legislativas sin que una sola voz se levantara para hacer patentes sus errores, sus vicios, su inhumanidad y sobre la vergüenza en que habían caído los legisladores. En opinión del comentarista, no se habían hecho ver los parlamentarios liberales. Y todo ocurrió solo porque había un ciudadano notable e influyente (alusión clara a Domingo Elías) que estaba interesado en la sanción de la ley, «y sobre mesa, sin preparación, sin tiempo y salvándose todas las formas parlamentarias pasó en la Cámara de Diputados...» donde finalmente se aprobó. Luego menciona a los liberales que no hicieron nada: Tirado, Ureta<sup>3</sup>, Cavero, Zavala, Forcelledo, Farfán, Gamboa, Bustamante, Gálvez y demás; e indica que el gobierno puso solo un veto, pero débil. Y como aún la ley no estaba aprobada expone los vicios que contiene y, dirigiéndose directamente a Elías y a Rodríguez, les dice que no atribuyan sus observaciones a motivos personales. Las críticas principales se centran en los siguientes asuntos:

*Sobre la prima.* Hace notar que la prima por un colono europeo era 30 pesos mientras que por cada chino era mayor: 60 pesos (en la ley que se aprobó, sin embargo, este punto cambió y fue igualmente de 30 pesos por cualquier colono de cualquier lugar). La deducción que sigue es que como la prima era mayor para los introductores de chinos habrá preferencia en traerlos y no habrá tanto interés por europeos: *no hay deseos de atraer pobladores sino el de especular trayendo peones o ganapanes*. Un absurdo era ceder prima y al mismo tiempo conceder derecho exclusivo, este derecho destruye la razón de otorgar prima; si se da prima es para estimular competencia, entonces ¿para qué y por qué la exclusividad? Este era un privilegio exclusivo por ocho años para D. Elías, pues *había que servirlo*. Creía además, que no era conveniente que se destinara el dinero obtenido de la venta de guano para pagar las primas. A su manera de ver ellas deberían ser moderadísimas teniendo en cuenta que la inmigración a California<sup>4</sup> que era intensa y llegaba de todas partes estaba decayendo y los inmigrantes se iban quedando en las costas del Pacífico puesto que los negocios allá se encontraban en mal estado o porque estaban decayendo las ilusiones de encontrar oro. Es decir, esa oleada en algún momento se orientaría

3 Ofrecemos información biográfica de uno de estos liberales. Manuel Toribio Ureta (Arequipa 1813-Lima 1875) fue un abogado que tuvo algunos cargos públicos antes de participar en las luchas políticas, como era antes, con armas en la mano y con destierros. Décadas anteriores a que se uniera a Ramón Castilla fue agente fiscal (1836), secretario de la prefectura de Arequipa (1838), oficial mayor del Ministerio de Hacienda (1844), diputado por la provincia de La Unión (1849-1951), rector de la universidad de Arequipa (1852). Fue, tal como era antes, un político activo lo que a su vez significaba que muy frecuentemente tenía que montar su caballo, tomar un arma e irse a luchar. De esta manera lo encontramos en las siguientes circunstancias: secundó el conato revolucionario de Manuel Ignacio de Vivanco (en enero de 1841) y como consecuencia de ello tuvo que emigrar a Bolivia y poco después fue desterrado a Chile (1843). Este mismo año ingresó por el puerto de Ilo y al triunfar Vivanco lo nombran en un cargo importante del gobierno antes mencionado. En 1854 tuvo que emigrar a Ecuador por estar vinculado a la conspiración de Domingo Elías contra el gobierno de José Rufino Echenique. Este mismo año se pliega a las fuerzas de Castilla en Huancayo. Fue el redactor de la ley de manumisión en esa ciudad en diciembre de 1854. Tomado de RODRÍGUEZ PASTOR, Humberto. *Negritud*.

4 Por esos años los flujos de migración de chinos desde Cantón a California fue de esta manera: año 1849, 900 chinos; año 1850, 3 118 chinos; año 1851, 3 502 chinos y primer semestre de 1852, 15 000 chinos. Pero fueron oleadas de gente de todas partes las que fueron tras la quimera del oro californiano

hacia nuestro territorio. La inmigración no se atrae, dice, por medio de leyes absurdas, se atrae dando franquicias y facilidades al extranjero.

*Lo incorrecto de la retroactividad.* Lo correcto era no dar fuerza retroactiva a la ley, pues de esta manera se quebrantaba un artículo constitucional, era, por eso, una infracción de la que sacaban provecho los especuladores. El asunto se hizo de esta manera: el gobierno presentó un proyecto al que ningún caso se hizo, entretanto llegaron setenta chinos que Domingo Elías negoció como si fuesen artículos o fardos de comercio, luego de eso Elías fue a las Cámaras y arrancó una ley que le dejaba un provecho de cinco mil pesos. Jorge Pío se hace varias preguntas: «¿es honroso semejante manejo? ¿las cámaras obraron movidas por el deseo de dar brazos a nuestra agricultura o solamente por complacer a un individuo?». Él mismo se responde que sí. De esta manera han quedado sacrificados los deberes de la conciencia, los preceptos de la humanidad, los caudales de la nación. Pasado un tiempo los gastos que haría el Estado producirán ahorros y ganancias al introductor de colonos y al hacendado, en tanto hay ganancias, continúa preguntándose: «¿no se ha pensado en la obligación de devolución del hacendado y del introductor?».

*Qué tipo de inmigrantes se debería atraer.* Comenta el autor de este escrito que no estaba bien que se trajese chinos para reemplazar a los negros, ya que lo que se debía buscar era hombres con capitales de alguna profesión, de ideas y de conocimientos útiles y que aumentarían nuestras riquezas explotando nuestras minas, desmontando y fertilizando nuestros bosques y valles. En vez de eso lo que se había preferido con la ley dada era que algunos hacendados solo pagaran un real diario de jornal; de esta manera a la esclavitud de los negros le sucedería otra disimulada. Lo acostumbrado hasta antes de la ley era buscar peones, concederles un adelanto [enganche] y a continuación conducirlos a las minas o a las haciendas para que trabajaran. En el futuro no sería ya así, la ley china mostraba que el Tesoro Público haría el pago a uno o dos especuladores que lucrarían en un comercio monopolizado (*que será el precio de la carne humana*).

*Qué ocurrirá con los inmigrantes chinos.* Jorge Pío conocía que algunos de los chinos que recién habían llegado lloraban recordando a sus esposas e hijos, a partir de ello deduce que en realidad se trata de hombres robados o plagiados que seguramente nos maldicen, sin embargo se autoriza y se premia este acto. Como los chinos llegan casi forzados o engañados y como se les considera casi como bestias, no ha habido interés en cuidar sus derechos y su dignidad como hombres. Ni tampoco se considera cuánto tiempo van a trabajar y cuándo quedarán libres, lo que se les ofrece es cuatro pesos al mes mientras que un jornalero del común está ganando cuatro, cinco u ocho reales diarios. El tráfico amarillo es similar al tráfico negrero del que los reyes de España sí se preocuparon y hubo más respeto. Con la ley se esclavizará al chino que no tendrá posibilidades de lograr justicia. Se los traerá solo porque es un buen negocio. El Perú no mejorará con traer mil o dos mil chinos en la condición de peones de las haciendas, ellos llegan sin capital, y tienen costumbres de labranza diferentes. No traen esposas ni aquí las encontrarán por las resistencias que ofrecen sus fisonomías y porque profesan una religión diferente. Los hacendados no harán el papel de misioneros, no harán perder el tiempo de esos brazos

solo para convertirlos al catolicismo. Era además incorrecto pretender destinar a la policía para que los chinos cumplan las obligaciones de las contratas.

Para finalizar estos comentarios añadimos algunos párrafos —en realidad son un balance cuantitativo de los resultados de la ley de noviembre de 1849— de la *Memoria* del ministro de Gobierno J. M. Tirado al Congreso de 1853. Se refiere al período que iba de febrero de 1850 a julio de 1853 durante el que habían desembarcado 3 932 colonos; de ellos, 2 516 chinos, 320 irlandeses y 1 096 alemanes cuyas primas, de acuerdo con la ley de 1849 ascendieron a 117 960 pesos<sup>5</sup>.

### 3. Comentarios al comentario de Jorge Pío

En la actualidad resulta del todo interesante que los riesgos de un empresario, como sucedió con la ley china, no solo lo asuma de alguna manera el Estado sino que otorgue una prima por cada inmigrante o colono que ingrese al país. Domingo Elías y Juan Rodríguez, seguramente más el primero que el segundo, deben haber sido los interesados en que se diera la ley y por eso fueron sus alentadores (lobistas en la jerga política actual). Elías era todo un personaje político y empresarial por esas décadas, tuvo varias haciendas (en las que introdujo el cultivo de algodón en gran escala, además de la producción de aguardiente de uva [pisco] que exportó de manera notable) en lo que ahora es Ica<sup>6</sup> (hasta el año 1866 Ica era parte de Lima), por eso la ley sesgadamente otorga facilidades para la introducción de colonos para Lima (incluyendo Ica) y La Libertad. Además del beneficio que la ley le ofrecía como introductor a Elías, este político liberal era favorecido no solo porque seguramente los culíes irían a sus haciendas sino también porque podrían ser orientados a la extracción y carguío del guano donde Elías a su vez era el único que al momento tenía en sus manos esta lucrativa concesión (1849-1853). Años antes, en 1845, aproximadamente, este personaje consiguió el traslado para sus haciendas de cerca de 500 negros esclavos desde el Chocó en Nueva

5 BASADRE, Jorge. Ob. cit., p. 52. En esta obra hay el error de colocar el total de pagos por primas faltando un cero, nosotros hemos colocado la cifra que resulta de la suma de todos los colonos multiplicado por 30 pesos que era lo que precisaba la ley de 1849. Además, hasta finales de 1853 que es cuando Echenique deroga esa misma ley, el número de chinos que habían llegado a Perú fueron 4 229 y en consecuencia Domingo Elías debe haber recibido por las primas la cantidad de 126 870 pesos, cifra nada desdeñable.

6 Según testamento de Domingo Elías del 5 de setiembre de 1864, Archivo General de la Nación, sección Notarial, siglo XIX, protocolo N° 986 (Manuel de Uriza) fol.1388-1389, declara las siguientes propiedades: en el valle de Chíncha, haciendas Hoja Redonda, San Matías y otras; valle de Cóndor Pisco, haciendas Urrutia, Palto, La Chacarilla. Otras dos haciendas sin precisar valle: Totoral y Navarro; en el valle de Ica, las haciendas La Tinguíña y Ocucaje; en el valle de Ollas las haciendas Buena Vista, Fundo Chacarilla, Santa Rosa, La Mejorada y El Sapo; en el mismo distrito de Nazca, las haciendas San Javier de Nazca, San José, San Pablo, La Ventilla, Santa Isabel de Lacra; en la quebrada del Ingenio de Nazca, hacienda Viñas y Tierras de Rangel; en el valle de Palpa, tierras Laurel; en el valle de Nazca, tierras en la quebrada de Tunga; y en otro lugar no precisado las tierras de Tomana con sus montes. Además en Pisco tenía la bodega de la playa, una casa y solares para la fabricación de vino.

Y en cuanto al negocio que tuvo del carguío de guano, *El Comercio* del 3 de junio de 1862 publica en una columna titulada Asuntos Personales lo siguiente:

D. Domingo Elías y el carguío del guano. En circunstancias de haber cambiado completamente todas las condiciones favorables que acompañaron en un tiempo el negocio de cargar guano en las islas de Chíncha, y más aún, de rodearlo de obstáculos que solo la mucha práctica en la administración y una absoluta consagración a ella, pueden vencerlos; don Andrés A. Calderón plantea un problema que nos ha llamado la atención, contratando con el Gobierno el carguío bajo las monstruosas bases que se publicaron en *El Comercio* del viernes.

Don Domingo Elías ha tenido a su cargo este negocio por más de 15 años, lo tomó cuando la extracción del guano era en extremo muy fácil, se le pagaron hasta 13 reales por cada tonelada y el Gobierno hacía todos los gastos de caminos, herramientas, etc. ¿cómo es, pues, que si el negocio es tan lucrativo como lo acredita la propuesta de Calderón, don Domingo no ha sacado algunos millones de pesos? O el nuevo contratista ha perdido el juicio, o su propuesta es una burla, o ¿qué ha hecho don Domingo de todo lo que ha ganado? ¿Quién despeja esta incógnita?

Granada (actual Colombia), pues desde 1818 ya no llegaban bozales de África al Perú. Y durante los años del proceso del pago por la manumisión de los esclavos estuvo a cargo del Ministerio de Hacienda, que desembolsaba el dinero del Erario público para realizar esta trascendental decisión política durante el segundo gobierno de Ramón Castilla. Por todo lo anteriormente mencionado, el poder que tenía Domingo Elías en momentos de la ley china era incuestionable, de allí que se comprendan las acusaciones del comentarista Jorge Pío, pero también sus temores que se evidencian en lo que publicó en *El Comercio*. Por el contrario, no se puede decir nada de Juan Rodríguez ya que hasta el momento no hemos hallado información sobre él.

Respecto a lo que dice Jorge Pío acerca de los chinos, tuvo razón, previó situaciones y analizó correctamente cuando supo encajar a los inmigrantes dentro del desarrollo de las fuerzas productivas en el campo costeño. En lo que respecta a su condición como inmigrante, según los propios criterios jurídicos de la época no podía afirmarse que los chinos fuesen realmente colonos. En el *Diccionario de la legislación peruana* del año 1860 de Francisco García Calderón, se define como colono al «habitante de alguna colonia, y al labrador que cultiva alguna heredad por arrendamiento, y vive en ella». No conocemos que entre los miles de chinos contratados hubiera uno solo que recibiera tierras para trabajarlas libremente. Esta categoría de colonos fue utilizada en esta primera ley y en otras que se dieron posteriormente, en tanto ya no era aceptado por los mares del mundo el tránsito de barco alguno con carga de esclavos de algún tipo, aunque sucedía; el contrato que firmaban los chinos culíes en China que les permitía salir de su país, era la manera artificiosa pero admitida que permitía el traspaso de inmigrantes de una sociedad a otra con el fin de que fuesen a trabajar. Otro asunto era su inclusión a la nueva sociedad. En el Perú los culíes fueron recibidos cuando aún perduraban rezagos del régimen de esclavitud en el sistema de haciendas, basta comparar las condiciones de los esclavos negros con las de los culíes chinos para percibir que la diferencia solo consistía en algo que sí llegó a ser fundamental: estos últimos tenían la obligación de trabajar algunos años (al principio cinco y después ocho) y luego quedaban libres; y eso realmente ocurrió.

Algo más que indica Francisco García es que por ser la ley china imprecisa debió expedirse a continuación varios decretos arreglando las contrataciones, el tiempo de servicio y la retribución que había que darle al culí. Esto conduce a hacernos una pregunta que no es posible responder con seguridad: para esos primeros 75 chinos ¿cuáles fueron, entonces, las normas jurídicas o las reglamentaciones precisas? Por lo que dice García Calderón inicialmente no las hubo, ¿ni siquiera se sabía los años obligatorios que les correspondía según contrata?, ¿solo conocieron este importante detalle cuando ya estuvieron en el trabajo? Todo hace ver que se trata de una ley imprecisa y aprobada sin conveniente discusión, lo que indica el poder político y económico de Domingo Elías.

Lo que previó Jorge Pío ocurrió realmente: miles de chinos engañados que en su país natal abandonaban a sus familias casi para siempre y que eran empujados a la fuerza a subir a los barcos. Es extraño que ni el comentarista reclamara por la edad permitida para la introducción de inmigrantes en la ley: de 10 a 40 años; y de acuerdo a la poca información que se conoce, fue así desde el primer barco chinero y en muchísimos otros en los años que siguieron. En buena cuenta se admitía que también fuesen empujados a un régimen cuasi esclavista a niños; y fue así, los culíes fueron bastante jóvenes de acuerdo a notas periodísticas que salían en las frecuentes ocasiones que fugaban de sus amos, cuando indican características de la filiación, uno de los datos frecuentes era la posible edad. También



acertó Jorge Pío en considerar que la trata amarilla iba a ser un negocio; pero también fue rentable el resultado del trabajo de esos semiesclavos, crearon una gran riqueza para los latifundistas costeños, base material que permitió el aumento de su poder como clase social en la sociedad y en la política; el civilismo nace a partir del sudor y la explotación de los semiesclavos culíes.

Jorge Pío y un sector minoritario entre los que conducían al país pretendían lograr el asalariamiento del trabajo rural, que se pagase en dinero por jornada de trabajo; la misma inquietud hubo —en mayores dimensiones— entre los liberales que apoyaron a Ramón Castilla, en sus intenciones de otorgar libertad a los esclavos, deseaban que éstos pasasen a recibir salarios; lo que de alguna manera impidió este proceso fueron justamente los miles de culíes que simplemente hicieron inviable la pretensión de los liberales.

Interesante el acierto del comentarista en cuanto al poco interés que pondrían los amos de los culíes en inducirlos hacia las creencias religiosas católicas; ni ellos ni de manera institucional la Iglesia Católica tuvo interés en organizar todo un proyecto misionero de cristianización. En las haciendas hubo templos chinos donde los inmigrantes asiáticos veneraron a sus dioses, igual en los pueblos y en algunas de las capitales de departamentos en la costa peruana. Cuando ya fueron libres, si de manera frecuente se bautizan es porque era condición obligatoria para luego pasar al matrimonio religioso, aunque en estas ocasiones el bautizo fue igualmente la posibilidad de conseguir un buen padrino como apoyo en su inserción a la sociedad dominante. Muchos chinos tuvieron como padrinos a sus ex patrones y con mucha frecuencia asumieron sus patronímicos.

En relación con la obligación de la policía de hacer cumplir los términos de los contratos, su labor fue débil y casi nula con relación al problema del cimarronaje. Fugas de chinos las encontramos desde los primeros años cuando ya están presentes tanto en el campo como en la ciudad<sup>7</sup>. Y tuvieron tales dimensiones que en algún momento se trató de organizar una policía rural solventada por los propios hacendados; el intento no avanzó y a cambio de ello en las grandes propiedades lo que hubo fue expertos rastreadores que buscaban a los chinos cimarroneados y que en pago recibían importantes recompensas que también podían recibirlas cualquier persona que entregara a un cimarrón; el chino huido pagaba ese desembolso trabajando más tiempo.

#### 4. Sobre pormenores del primer barco con culíes

Ese primer barco chinero que había llegado al puerto del Callao donde desembarcaron los primeros 75 chinos culíes, señalados oficialmente como «pasajeros», partió del puerto Consingmoon (Hong Kong) el 7 de junio y su llegada al Callao no ocurrió, como se afirma, el 15 de octubre sino seguramente días antes, ya que en ese día se consideraba que estaba en lastre (ya había vaciado su carga de 75 chinos y seguramente otras mercaderías) la barca danesa *Federico Willhelm* (sic) que era de 432 toneladas de

<sup>7</sup> *El Comercio* del 19 de enero de 1852 informa que en la noche del domingo ha huido un chino llamado Zuita. Y en ese mismo diario del 9 de junio de 1853 se informa que tres chinos llamados Alan, Alen y Aloc que habían llegado en el buque inglés *Elisa Morrison* (posiblemente en el mes de abril o mayo, ya que partió del puerto chino Consingmoon el 2 de enero de ese mismo año) habían huido de la chacra de la Rinconada de Ate, en Lima. Lo presentado solo fue el comienzo de un cimarronaje intensísimo entre los trabajadores culíes de las haciendas e igual en las ciudades, Lima en especial.

registro<sup>8</sup>, cuyo capitán era G. Paulfin (o Paulsen como asegura Mario Castro de Mendoza o Paulsan tal como aún perdura este patronímico en Dinamarca), tenía una tripulación de 17 personas. Lo extraño es que antes había estado en Coquimbo<sup>9</sup> y Valparaíso, ambos puertos chilenos, y que procedía, según Mario Castro de Mendoza de Consingmoon (en China). Lo que resulta aún sin explicación es que viniera desde Chile donde quizás ese barco había pasado por el Estrecho de Magallanes habiendo antes dejado mercadería o chinos en algún puerto de los larguísimos litorales tanto del océano Atlántico de América como del mar Caribe. Esta ruta suponemos que es extraña, pero habitual cuando se cruza el Magallanes, ya que no es la más corta entre China y Perú, y no tenemos explicación de cuáles fueron verdaderamente los puertos a los que el *Frederick Wilhelm* llegó antes de cruzar el estrecho de Magallanes.

También es algo extraño un barco y un capitán daneses en el puerto del Callao. En el mes de octubre de 1849 fondearon en el puerto del Callao un total de 78 barcos, solo dos de ellos a vapor<sup>10</sup>, 33 (42.3%) eran de bandera inglesa, 28 peruanas (35.9%), 8 norteamericanas (10.3), 5 francesas (6.4%), 2 danesas (2.6%), una bremense<sup>11</sup> (1.3%) y una granadina<sup>12</sup> (1.3%). La mayoría de las barcas nacionales no pasaban de las 100 toneladas y hacían cabotaje. Las que cargaban guano eran 12 y venían de Pisco (seguramente de las islas Chincha) de las cuales 11 eran inglesas y una peruana, una de las de Inglaterra era a vapor. También de Pisco habían llegado 7 barcas trayendo al Callao aguardiente de las cuales 6 eran peruanas y una inglesa. Del total en ese día 16 barcas estaban en lastre. La otra barca danesa también anclada en el Callao venía de Valparaíso, estaba en lastre, se llamaba *Randers*, solo tenía 127 toneladas, una tripulación de 10 personas y su capitán se llamaba J. Clausen.

En otra relación igualmente del Archivo de la Marina, pero esta vez de las naves que partieron del Callao ese mismo mes de octubre, tenemos 77 barcos. De este total, eran ingleses 36 (46.8%), peruanos 27 (35.1%), norteamericanos 7 (9.1%), franceses 6 (7.8%) y un español (1.3%). La relación no dice si el *Frederick Wilhelm* partió ese mes del principal puerto peruano.

Las banderas de esos barcos, las cargas por las que llegaban o las que descargaron, los destinos de dónde venían y a dónde iban, nos dicen y muestran mucho de lo que ocurría en esos años en el mundo y en el Perú en muchos aspectos. No resulta extraño los cargamentos de guano de las islas de los barcos ingleses ni el importante número de ellos en ambas relaciones. Esta predominancia corresponde al poderío económico inglés en el mundo, en este inicio de la segunda mitad del siglo XIX, por ejemplo, el Imperio Británico continuaba su expansión en la India, asunto que ya había iniciado el

8 «Se entiende como tonelada de arqueo la capacidad interna de determinados espacios cerrados de una nave que se mide en forma convencional y se expresa en pies cúbicos o metros cúbicos. Se trata de una unidad de volumen». Esta explicación nos ofrece Mario Castro de Mendoza en su corto libro *El transporte marítimo en la inmigración china, 1849-1874*. s/edit., año 1989, p. 11.

A pesar de que no es indicado en ninguna de las fuentes consultadas, el *Frederick Whilhen* por su tonelaje de registro parece que era solo una barca, una nave de dos palos de velas, construido en madera (casco, quilla, roda, codaste, forros, etc.). Las fragatas eran de tres palos y su tonelaje superaba siempre las 500 toneladas. Loc. cit.

9 Curiosamente el 17 de noviembre de 1849 —día que se firmó la ley de inmigración china— ocurrió un fuerte terremoto que fue sentido en Coquimbo y La Serena a las 6:00 horas, sin causar daños. A los diez minutos de ocurrido el terremoto, el mar retrocedió rápidamente, lo que casi provocó el hundimiento de dos barcos, retornando posteriormente con gran velocidad y fuerza, destruyendo dos atracaderos de madera en la fundición de cobre e inundando ocho hornos, cinco de los cuales explotaron. Variación máxima del nivel del mar: 5 metros en Coquimbo.

A comienzos del siglo XIX, Coquimbo era apenas un pequeño poblado de pescadores, tiempo después sucedió que permitió su rápido crecimiento el ferrocarril que unía los yacimientos minerales con el puerto y las fundiciones de cobre.

10 Clíper, aunque los clíper también podían ser a vela, la palabra era más que nada para referirse a buque de gran velocidad.

11 Seguramente de Bremen, actualmente en Alemania.

12 Seguramente se trata de una nave colombiana y no de la isla Granada ni de la Granada de España.

siglo XVIII usando para ello a la Compañía Inglesa de las Indias Orientales. En cambio 3 de los barcos franceses que regresaban a puertos de su país llevaban salitre. Barcas norteamericanas eran balleneras y se encontraban pescando en nuestro mar; y otra norteamericana y una más francesa tenían como destino California. Interesa que se recuerde que el 19 de agosto de 1848, el diario *New York Herald* fue el primer periódico en la Costa Este que anunció que se había descubierto oro en California, y que por eso sucedía, añadimos de nuestra parte, la caudalosa afluencia de inmigrantes que iba por ese oro y que requería de todo; no extraña por eso que del Callao partieron en octubre de 1849 cuatro barcos (tres norteamericanos: *Vesta*, *Magdala* y *John G. Cotley*; y uno francés: *Ceres*) que llevaran a California víveres y «efectos» (de todo); el suministro para California y en sentido inverso también, era más cercano de los puertos del Pacífico que del Atlántico. Y entre las naves con bandera peruana y las de otros países, 23 tenían como destino el puerto de Pisco, no solo por la cercanía a las islas Chincha (para cargar guano) sino por la importante cantidad de aguardiente que de ese puerto salía para el consumo interno y para exportar, ese aguardiente es el que después se generaliza con el nombre de pisco. Gran productor del mismo y también de vino y hasta de jerez<sup>13</sup> fue Domingo Elías quien en esos años tenía su almacén en la plaza principal de esa ciudad.

Tampoco debe extrañar que con el barco danés *Frederick Wilhelm* llegaran asiáticos a Perú; solo se trataba de la nueva orientación que tomaba el tráfico humano como consecuencia de la finalización del tráfico desde África. Con el interés de sembrar té en Brasil el año 1812 llegaron 400 chinos culíes, el tipo de contratos que se estableció tenía gran similitud con la esclavitud<sup>14</sup>; la nave *Fortitude* de la East India Company llegó a Trinidad en octubre de 1806 con 192 trabajadores (partieron 200), 147 chinos habían sido reclutados en Macao y Penang, y 53 en Calcuta<sup>15</sup>. Y el 3 de junio de 1847, luego

13 *El Comercio*, 2 de marzo de 1855, publica el siguiente aviso: Vino Elías superior. Se vende en el establecimiento de Concha Bajada de Puente N° 53. Botella de jerez a 4 reales, botella de jerez añejo a 8 reales. También se compra en dicho establecimiento botellas varias de cerveza a 3 reales docena. Lima, febrero 24 de 1859.

Sobre el uso del vino como pago de deudas difíciles, hemos encontrado la siguiente noticia que aparece en *El Comercio* del 10 de mayo de 1862 en la columna Crónica de la capital. El señor Elías hoy a las dos de la tarde reunió a sus acreedores, en la casa de los señores Gibbs y C<sup>a</sup> con el objeto de acordar los medios que debían emplearse para que aquellos fuesen pagados. El señor Elías les manifestó que ponía a su disposición 40 mil arrobas de vino, a razón de 4 pesos y medio cada arroba; y además cuarenta o cincuenta mil pesos que en el presente año podían dejarle libres de los demás productos de sus haciendas, algodón, aguardientes, cochinilla, etc. Los señores acreedores, considerando las circunstancias del señor Elías, y obrando con la hidalguía propia de caballeros, determinaron por unanimidad que se nombrase una comisión de tres señores para que de conformidad con aquel, fijasen las bases y acordasen la manera de formular un arreglo definitivo.

Como las compensaciones llegan de manera espontánea, vale la pena leer lo que sigue de *El Comercio*, 31 de marzo de 1863.

Crónica de la Capital. Medalla de la Exhibición. Ministerio de Relaciones exteriores. Lima, 23 de marzo de 1863.

Señor D. Domingo Elías.

Tengo el honor de remitir a Ud. la medalla de cuarta clase que le ha sido adjudicada por la Comisión de Premios de la Exhibición de Londres, en atención a la buena calidad de los algodones y vinos presentados por Ud. en aquel concurso de la industria; y que ha sido remitida a este Ministerio por el Enviado Extraordinario y Ministro Plenipotenciario de la República en Londres.

Me congratulo con Ud. por el acto de justicia que se le acaba de hacer, debido a su esmero en mejorar aquellas importantes producciones del suelo peruano, y aprovecho esta oportunidad para ofrecer a Ud. las seguridades de mi distinguida consideración.

Dios guarde a Ud.

Por enfermedad del señor ministro, el oficial mayor José A. Barrenechea.

También puede interesar un aviso diverso de *El Comercio*, del 1 de febrero de 1871, cuando ya hacía cuatro años de la defunción de Domingo Elías. El texto del aviso es así: Se vende en Pisco. La bodega que fue del señor D. Domingo Elías situada en la esquina del Muelle, frente a la capitanía del puerto.

Vinos de varias clases cuya tasación por peritos importa siete mil pesos en todo.

Para pormenores ocurrirse en esta a los señores Candamo y C<sup>a</sup>, y en Pisco al señor don Benjamín Boza.

Lima, febrero 1 de 1871.

14 Yang, Alexander Yuan. Os coolies no Brasil (resumen de ponencia), en: *Escravidão Congresso Internacional*. Catálogo, programação e resumos. Sao Paulo, 7-11 de junio de 1988, p. 242.

15 LOOK LAI, Walton. *The chinese in the West Indies, 1806-1995. A documentary history*. The Press University of the West Indies,

de 131 días de navegación, el bergantín *Oquendo* de bandera española llegó a La Habana (Cuba) con 206 chinos que procedían del puerto de Amoy, y nueve días después (12 de junio) fondeó en el mismo puerto la fragata inglesa *Duke of Argyle* con un cargamento de 365 chinos; de esta manera se iniciaba la corriente migratoria de semiesclavos a Cuba que duró hasta el año 1874 y que alcanzó a unos 150 000 culíes.

## 5. Cómo se realizaba el reclutamiento de los culíes

En 1876 una comisión elevó un informe<sup>16</sup> con la finalidad de conocer la situación en esos momentos de los trabajadores inmigrantes chinos en Cuba que fue muy similar a lo que sucedió en Perú, por eso es que hemos decidido tomar (y traducir) del informe párrafos donde hay narraciones y comentarios con el afán de conocer cómo se realizaba el reclutamiento de los culíes.

Por entonces las condiciones de desorden general en China conducían a que millones de personas desearan emigrar (huir). La mayor parte de los culíes chinos en Cuba (y Perú) provenían de Macao, Amoy, Swatow y Cantón (Guangzhou, capital de la provincia Guandong) y habían sido traídos del extranjero por medios ilegítimos. La «obtención de los culíes», entendida como el acto por el cual el trabajador voluntariamente se comprometía, era algo totalmente diferente a la venta de culíes y a la manera en que se le forzaba a dar su consentimiento; era por tanto un término que no era aplicable a los chinos de Cuba (Perú), pues la mayor parte habían sido víctimas del engaño o de la imposición. No se dudaba que hubiera engaños en el enrolamiento y en el embarque, y que no a pocos se les forzó a viajar incluyendo a prisioneros de las guerras internas. Se empleaba a malhechores para llevar a viva fuerza a los culíes o se utilizaban argucias para conducirlos a los barracones, ya en el puerto, y luego ponerlos a bordo de los navíos de los que no podían escaparse ya que se les colocaba en el entrepuente, durante la travesía se los maltrataba como les parecía y llegaban a La Habana (Callao) a pesar de ellos. Ya en cualquiera de estos puertos les cortaban la coleta, les daban vestidos y luego los colocaban en el «mercado de hombres». A su llegada los culíes eran encerrados en barracones de los que no podían salir, no podían dar ningún paso en libertad, tenían guardias que los cuidaban. De otra parte su desconocimiento de la lengua castellana los imposibilitaba exponer sus reproches. Los «adelantos» que por varios motivos ellos (los culíes) declaraban haber recibido (en China) no eran sino algunos dólares y no a todos. Así pues, los primeros gastos eran insignificantes y los gastos totales por chino desembarcado en La Habana (o Callao) podían ser estimados —así lo estimaba *Westminster Review*— en 190 dólares, de suerte tal que el importador tenía beneficios considerables ya que cada contrata de culí era traspasada allí (en La Habana o el Callao) por una suma variable de \$ 400 a \$ 500 y hasta \$ 1 000, lo que dejaba al importador un beneficio de \$ 200 a \$ 300. Además, los contratos eran hechos en China

---

Barbados-Jamaica-Trinidad y Tobago, 1998, p. 22.

Si bien este fue el comienzo en China —casi exclusivamente en las provincias de Guandong y Fujián—, había condiciones que favorecían la emigración de culíes. De otro lado había factores externos que también la atraían: necesidad de trabajadores para el cultivo de azúcar en Cuba, Perú, Hawai y países antillanos, la extracción de guano en Perú, la construcción de ferrocarriles en Estados Unidos, Canadá, Panamá; la construcción del canal de Panamá, la extracción de oro en California, Australia y Sudáfrica, y de salitre en Chile, hasta en la Primera Guerra Mundial para cavar trincheras, etc.

16 *The Cuba Commission Report, a hidden history of the chinese in Cuba*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore and London, 1993.

con un nombre y los firmaban otras personas. La distinción entre un trabajador a jornal y un esclavo existe cuando el primero acepta a su pleno gusto las condiciones de las tareas que le son asignadas. Pero la manera ilegal en la que la mayoría de los chinos habían sido introducidos a Cuba (Perú), el desprecio con el que se les trataba, las violaciones del contrato, la falta de consideración en los trabajos que se les imponía y las injusticias sin nombre a las que los sometían, constituían un trato que era la de un esclavo y no el de un hombre que había consentido aceptar un contrato. Los hombres que eran vendidos en La Habana (Callao) en seguida eran constantemente transferidos como mercadería de un patrón a otro.

## 6. La comida a bordo de los barcos chinos

El número de naves que participaron en este período de la gran oleada de la inmigración china a Perú, fue la de 247 (barcas y fragatas) que trasladaron a 91 052 chinos<sup>17</sup>. La travesía duraba entre 120 a 150 días; se trataba de un viaje de cerca de 17 000 kilómetros si es que se hubiera podido hacer en línea recta, asunto imposible en cualquier mar donde deben tomarse las corrientes marinas. La información obtenida sobre esta parte de los viajes mayormente han sido datos oficiales que han servido para que aparecieran otras útiles pero muy escuetas a las que mayormente les ha interesado dar a conocer los nombres de los barcos, los de sus capitanes, los días de viaje y el número de chinos embarcados y los fallecidos en el traslado. Respecto a lo que sucedía en los barcos durante las travesías no hay mucha información sistematizada. Por eso mismo hay muy poca información sobre los alimentos que durante meses les daban a los semiesclavos.

Mencionaremos lo que dos fuentes dicen sobre la alimentación de los culíes en el tiempo que demoraban esas barcas o fragatas (*infiernos flotantes*) que los trasladaban a un puerto peruano, generalmente el Callao.

El primero de ellos es parte de un informe técnico del capitán de la marina peruana, Guillermo García García<sup>18</sup>, documento diplomático que el representante peruano Pedro Gálvez dirigió al Foreign Office de Londres debido al desprestigio en el que había caído el tráfico amarillo y la participación en ello de los gobiernos del Perú. En su totalidad el informe intenta presentar ocurrencias de un viaje que no correspondían a la idea generalizada que había por entonces sobre esa travesía —tanto Macao-Callao como Macao-Cuba— *nada tenía que envidiar en horror a la de los esclavos* (negroafricanos). Sin embargo y a pesar del tono idealizador de todo el informe redactado por García García resumimos solo la parte referida al asunto de los alimentos.

Ya a bordo, los «colonos» eran organizados en brigadas de cincuenta hombres y cada brigada en ranchos de a diez; cada rancho tenía su ranchero encargado de acarrear los alimentos y limpiar los utensilios. En el barco el total de hombres destinados a cocinar era de diez a doce. Guillermo García dice algo poco creíble: «... la mayor parte de los colonos no han tenido en su vida mejor alimento que durante el tiempo de su permanencia a bordo...».

17 Cf. CASTRO DE MENDOZA, Mario. *Ob. cit.* CONCYTEC, 1989. La cantidad de chinos indicada corresponde a la que logró el autor de ese breve libro. Tenemos razones para suponer que fueron algo más.

18 Incluido en: ARONA, Juan. *La inmigración en el Perú*. Academia Diplomática del Perú, Lima, 1972, pp. 118-120.

Cada día los llamados «colonos» recibían la siguiente ración diaria: 1 1/2 libra de arroz, ¼ libra de frijoles, ½ libra de pescado, ¼ libra de carne salada o fresca, vegetales conservados, cereales frescos, té y aguardiente o vino chino (solo una copita). Cada uno de lo mencionado era bastante más variado que lo dicho. Por ejemplo, el pescado salado chino era de dos clases, además del peje-palo (pescado ahumado); el chanco salado estaba frito y aderezado en salsa china; los vegetales encurtidos eran chinos además se contaba con jengibre, coles y nabos secos, pero también se facilitaba papa, camote, ñame, sincomas. El té se daba en cantidad en vez de agua pura. Durante los días de viaje a los chinos se les obligaba a tomar limonada (agua, limón y azúcar) previniendo el escorbuto. Y todas las semanas se les repartía ½ libra de tabaco y cuatro cajetillas de cigarrillos chinos. A bordo se subía a los animales vivos (seis reses, veinte chanchos) que seguramente eran sacrificados en los días que sucedían durante el traslado.

El segundo caso, en cuanto a la información que se tiene, es el de la barca chinera *Carmen* de bandera peruana<sup>19</sup> que naufragó el 9 de marzo de 1857. Su travesía se inició en Swatow —puerto menor chino próximo a Hong Kong— y se dirigía al Callao con 260 culíes contratados. Los chinos se sublevaron<sup>20</sup>, provocaron un incendio, lo que poco después produjo que la barca terminara hundándose junto con los culíes. Ningún chino se salvó, se encontraban encerrados como castigo bajo las escotillas, habían sido obligados a recluirse en el entrepuente; solamente cuatro personas de la tripulación quedaron vivos junto con el piloto más otros siete pasajeros, el capitán murió. Como todo esto fue una tragedia que fue noticia en algo destacada por los diarios (*El Comercio* del 18 de julio de 1857) se exigió todo un informe, de él extraemos la relación de los implementos de cocina, el personal y los productos comestibles que llevaba la barca.

Contaba con ocho cocineros chinos asalariados que trabajaban en el ejercicio de sus obligaciones contractuales con ocho machetes y cuatro hachas (en la cocina china no se usa cuchillo); había seis cucharones de fierro, veinticinco vasijas para medir arroz, ochenta canastas para limpiar el arroz, veinte cucharones para sacar el arroz ya cocinado, tres calderos para este mismo cereal más leña. Además de 4 000 palitos de comer para los culíes, doscientos cincuenta tacitas de té, doscientos platos de barro para las verduras y mil seiscientas tazas para el arroz. Había chanco salado. También otras cosas para el bienestar de los «pasajeros»: diez baldes para sacar agua, quinientos petates que debían servir de cama para los chinos y trescientas almohadas. Veinticuatro navajas para afeitar, quince piedras para afilar esas mismas navajas.

---

19 Esta misma barca entre 1851 y 1853 había sido capitaneada por Giuseppe Garibaldi, gran impulsor de la unidad italiana, cuando estuvo en Perú.

20 No fueron pocos los motines de chinos dentro de las barcas que se dedicaban a este tráfico sea que fuesen a Cuba como a Perú. El más impresionante de ellos ocurrió con el *Flora Temple* de bandera norteamericana. El 8 de octubre de 1859 zarpó de Macao con destino a Cuba, a los dos días se produjo un motín, los chinos mataron a un marinero y luego de varias horas de batallar fueron controlados por la tripulación y encerrados en el entrepuente, como era lo habitual. Pasado unos días estalló una fuerte borrasca que duró varios días lo que ocasionó una colisión con un arrecife de coral frente a la Cochinchina (Vietnam). Mientras que el capitán y la tripulación lograron salvarse, los 850 culíes que estaban encerrados acompañaron al *Flora Temple* hasta el fondo del mar. Casi con iguales características fue lo que sucedió con la barca *Carmen* dos años antes de este desdichado suceso.

## 7. Un inglés agente diplomático peruano en Cantón

En julio de 1849 el inglés Guillermo Wintropo Parkin era agente diplomático del Perú en Cantón y ejercía ese cargo de manera continua desde el 22 de enero de 1845<sup>21</sup>. Por entonces una de las funciones administrativas de los cónsules era la obligación de no dejar que ningún buque nacional saliera del puerto en que ellos residían sin que tuviera la licencia o pasaporte; desconocemos si esta norma la cumplía el inglés Parkin (así lo llamaremos en lo sucesivo), lo que interesa es que fue uno de los primeros comerciantes cuando en la década de 1840 China forzosamente tuvo que abrir sus puertos<sup>22</sup> a barcos extranjeros y como veremos por su cercanía a Perú durante muchas décadas y posiblemente su participación en la trata amarilla con la Olyphant y C<sup>a</sup>.

La Olyphant y C<sup>a</sup> era conocida por haber sido una de las primeras que inició el comercio en China y así lo hizo durante cincuenta años. Fue fundada en 1827 por los norteamericanos David W.C. Olyphant y Charles N. Talbot y tuvo la exclusividad del comercio de seda, esterillas, téas y artículos de fantasía. Operaron desde Londres y Nueva York. En un comienzo se estableció en Cantón cuando era el único puerto abierto a los «*bárbaros extranjeros*», y cuando se abren las puertas de Hong Kong y Shanghai establecieron también sucursales. Expandieron sus negocios hasta Australia y Nueva Zelanda y hasta se extendieron a Sudamérica. En el caso del Perú ocurrió que hacia abril del año 1877 el gobierno peruano celebró un contrato por cinco años con la Olyphant y C<sup>a</sup> de Hong Kong, se cambiaría nitrato por un gran número de culíes (28 viajes trayendo en cada uno no menos de 500 culíes), entre las condiciones estaba que se tratarían de chinos libres que vinieran por propia voluntad en condición de simples pasajeros. Cuando luego de meses de discusión y cuando parecía que se llegaba a un arreglo, la compañía, representada por H. Seymour Geary, se prestó dinero para el negocio, estableció maneras de alquilar barcos a vapor además de los propios que fueron reparados. El gobierno inglés se opuso a este negocio e impidió en dos ocasiones la partida del barco belga *Perusia* desde Hong Kong con culíes, la primera vez el vapor llegó al Callao vacío en el mes de mayo de 1878 y la segunda en el mes de octubre del mismo año. El contrato con el gobierno peruano fue suspendido de manera definitiva cuando se inició la Guerra del Pacífico. El fracaso de estos intentos de retomar el tráfico amarillo con la compañía Olyphant parece que la llevó a la quiebra<sup>23</sup>, pero no fue este el último intento de los gobiernos peruanos decimonónicos de obtener trabajadores chinos, hasta se procuró atraer a los que se encontraban en California<sup>24</sup>.

21 *El Peruano*, N° 26, miércoles 26 de setiembre de 1849, p. 101.

22 En los años 1839-42 ocurrió el conflicto entre Inglaterra y China. Al ser derrotada la China Imperial tuvo que abrir los puertos de Guangzhou (Cantón), Xiamen (Amoy), Fuzhou (Foochow), Ningpo y Shanghai para que los ingleses pudieran comercializar; otra de las consecuencias fue la cesión de Hong Kong (isla del río Fragante) a Gran Bretaña; otras más fueron: relaciones de igualdad entre los funcionarios ingleses y chinos; tarifas justas; China debía pagar una indemnización por la destrucción de mercadería inglesa (opio) lo que justamente dio inicio a la disputa.

23 El diario *The New York Time* del 8 de diciembre de 1878 publicó un artículo con el siguiente título: *A wide-reaching failure. Disaster to an old establisher firm. ... of china, make a assignment. A bad ventures im coolies. Fifty years of successful business suddenly ended. The creditors protected.* (Un error de gran alcance. Desastre de una antigua empresa establecida en China, Olyphant & Co. al dar una escritura de cesión de culíes que fue mal negocio. Cincuenta años de exitosos negocios terminaron repentinamente. Los acreedores están protegidos).

Y en el mismo diario del 9 de diciembre de 1878 y del 4 de enero de 1879 refieren a la quiebra de la firma, y el 5 de marzo de 1879 explican cómo fueron los negocios fracasados con el gobierno peruano.

24 Ver al respecto Cap. X La nueva inmigración: culíes peruanos, en STEWART, Watt *La servidumbre china en el Perú*. Mosca Azul Editores SRL, Lima, 1976. Y JUAN DE ARONA *La inmigración en el Perú*, Academia Diplomática del Perú, Lima, 1971, pp 127-129.

## 8. Nueve meses después, el segundo barco chinero

Solo habían transcurrido nueve meses de la llegada del primer barco chinero al puerto del Callao cuando el 11 de julio de 1850 llegó el segundo también con inmigrantes para Domingo Elías, y a diferencia del *Frederick Wilhelm* esta vez la carga solo fue de chinos culíes. Se trataba de la fragata inglesa *Lady Montague* (de 763 toneladas de registro) que salió el 17 de febrero de 1850 y que en China había partido como el *Frederick Wilhelm* de Consingmoon (Hong Kong), pero con un número de culíes mucho mayor, se trataba de 416 trabajadores los que habían sido embarcados de los cuales durante la travesía fallecieron 215 debido a una peste que también afectó a parte de la tripulación<sup>25</sup>, así que a nuestro primer puerto solo arribaron 201 sobrevivientes que estaban destinados a Domingo Elías. Este fue un primer caso entre varias decenas que hubo, en que los culíes ya a bordo de una nave cuyo destino era el Callao, se amotinaron en tanto se sentían engañados o se enfermaban de tal manera que morían muchos de ellos. No se debe considerar la de *Lady Montague* como la única nave que tuvo problemas con los chinos que transportaba para las actividades productivas o de extracción de Domingo Elías, el *Beatrice*, una barca peruana<sup>26</sup> que había partido de Hong Kong el 20 de enero de 1852 tuvo que detenerse en Singapur para ser reparada, momento en que los 300 chinos que llevaba aprovecharon para amotinarse y escapar<sup>27</sup>.

Información del archivo del Instituto Histórico de la Marina (peruana) indica que el 31 de julio de 1850 llegó la fragata *Lady Montague* de 763 TR, cuyo capitán era R. Smith y junto a él había otros 20 tripulantes; esta barca venía de la India, traía «dinero sellado» (sic), y conducía al reo G. Marías. En este mes llegaron al Callao 84 barcos, según esta misma fuente.

Luego de haber leído otras versiones, muy poco del anterior párrafo es del todo cierto, y es colocada de esta manera más por negligencia o poco interés administrativo que por tergiversar información. El *Lady Montague* no llegaba de la India, venía de China, no traía *dinero sellado*, transportó culíes. No se dice nada respecto a la peste que hubo en ella ni que estuvo en cuarentena en la isla San Lorenzo.

Los acontecimientos reales en esta barca inglesa según otras fuentes fueron así. El medio que inicialmente da la noticia es el *Colonial Times and Tasmanian* el jueves, 16 de abril de 1850<sup>28</sup>, en una columna destinada a indicar los barcos que llegan y salen del puerto dice:

---

El diario *The New York Times* con ocasión de la bancarrota de esta empresa publicó varios artículos bien informados en las siguientes fechas: 8 y 9 de diciembre de 1878, 4 enero 1879 y 5 de marzo de 1879.

25 Ver: *China Mail*, N° 400, año 1852. *China Mail*, N° 595, año 1856. *Hong Kong Register*, 23 de julio de 1850. *Daily News*, 28 de julio de 1852.

26 Poco antes tuvo bandera británica, que la cambió para poder traficar chinos. Igual ocurrió con *Susannah* y *Grimaneza*. La explicación la ofrece Mario Castro de Mendoza en su libro *La marina mercante en la República, 1821-1968*. T. I: el 8 de agosto de 1845 en el Parlamento británico aprueban el Acta Aberdeen por la cual era lícita la captura de todo buque dedicado al tráfico negrero, aplicando esta política al tráfico de los culíes, el gobierno de S.M.B. llama la atención a sus cónsules sobre este transporte en buques ingleses. En 1855 el mismo gobierno reglamenta las condiciones y garantías a que deben sujetarse los buques dedicados al transporte humano con respecto a los contratos que firman los colonos. Como resultado de esta disposición, se restringe el tráfico por Hong Kong (pág. 208). Y es por eso que el tráfico se traslada a Macao que significó para este puerto, enclave portugués, asumir una dinámica diferentes, lo que produjo cambios sustanciales e ingresos notables [HRP].

27 Ver: *China Mail*, N° 597, p. 119.

28 <http://trove.nla.gov.au/ndp/del/article/8766988>



April 12.- Lady Montague, ship, 763 tons, Smith, from Canton River OKI 17th of February, with a cargo of matting and silk. This ship is bound lo Lima with Chinese Coolies and two cabin passengers; she put into this port for fresh water and supplies.

Otra de ellas, el *Hobart Town Courier* del miércoles 3 de noviembre de 1852, informa que el Departamento de la Marina Mercante (o comercio marítimo) da cuenta de 247 personas muertas en el *Lady Montague* que recientemente había retornado a Londres luego de un viaje que duró cuatro años. Del cuaderno de bitácora de esta fragata se tomó información detallada de los sucesos: el 17 de febrero de 1850 estando en Consingmoon (Hong Kong) subieron los emigrantes. Entre los días 18 al 28 de febrero murieron 7 chinos, otros 2 se arrojaron al mar pero se los recogió. Y ya en el mes de marzo, entre los días 1 al 21, los chinos muertos fueron 91 y ocurrió lo mismo con 2 *lascargs*<sup>29</sup>, un chino se arrojó al mar y se ahogó, se anota además que la mayor parte de las muertes ocurrían en las noches. Entre el 1 al 13 de abril mueren 51 chinos, 2 *lascargs*, y el segundo piloto de la nave. Se anota que el agua que se estaba bebiendo estaba descompuesta e igual el pescado que se daba a los emigrantes. El 13 de abril muere el administrador o mayordomo del barco (seguramente se trataba del miembro de la tripulación que tenía como función controlar la disciplina y el reparto de la comida), y en esta misma fecha la nave llega al puerto de Hobart Town que era la ciudad principal de Tasmania que por entonces, esta isla australiana, era utilizada como colonia carcelaria. En este lugar se pretendía tomar nuevos víveres así como agua fresca. Sin embargo, entre el 14 y 30 de abril mientras se encuentra en este puerto, mueren 5 chinos y 2 *lascargs*. El 23 de abril se reunió la Sociedad Bíblica de esta ciudad-puerto, pues sus miembros estaban sorprendidos con la extraña presencia del *Lady Montague*, ya que seguramente no era la ruta normal en cuanto venía de China. Por sus creencias los de la Sociedad rechazaban la opción del suicidio que algunos culíes (*hombres ignorantes y bárbaros*) de la nave habían decidido; cómo hacían eso si de manera libre habían subido a la barca y no se trataba de esclavos<sup>30</sup>. A fines de abril el *Lady Montague* parte de Hobart Town y pone la proa en dirección a Lima. A pesar de las precauciones tomadas, entre el 3 al 31 de mayo mueren 10 chinos, 7 *lascargs*, 2 tripulantes (seguramente europeos), también fallece el médico del barco y 2 aprendices. Por último, el 20 de junio mueren 7 chinos, 4 *lascargs* y el segundo piloto de la fragata. Siete días después, el 27 de junio, el *Lady Montague* ancla en el Callao. En este primer puerto peruano su gobernador subió para comprobar el número y la causa de los fallecidos; el barco fue fumigado y quedó en cuarentena en la isla San Lorenzo. Según la fuente de la que hemos extraído todo este relato los muertos fueron 205 y los sobrevivientes 201.

También se salvó el capitán Smith, quien ya en el Callao tuvo que pedir auxilio a la corbeta inglesa *Daedalus* diciendo que los chinos se habían amotinado. De inmediato la Capitanía de Puerto dispuso, en tanto no se encontraba el pailebote vigilante, que salieran armadas dos lanchas y una falúa de esa corbeta, quien comandaba la operación dispuso se tomara la cubierta de la *Montague* ya que el piloto al que le cayó alguna piedra se había salvado huyendo por las puertas de la cámara en un bote, esa cámara había sido maltratada a pedradas *deshaciendo los fogones*. Los chinos se quejaban que el piloto los trataba mal, no les daba comida y les pegaba. A todos se les obligó a ir a dormir y *se mantuvo guar-*

29 De esta manera se llamaban a marineros provenientes de las Indias Orientales, preferentemente de la India.

30 <http://trove.nla.gov.au/ndp/del/article/8767036>

*dia sobre cubierta y esa mañana habiendo cumplido el buque su cuarentena se lo llevó al puerto donde se encontraba fondeado. Antes de ello se había dispuesto que a los chinos se les diera alimentos y quedó pendiente hacer averiguaciones más prolijas (sic).*

Desde el mismo Callao Smith envió un informe al propietario de la nave; y en los años que siguieron antes de retornar a Londres el año 1852, la *Lady Montague* estuvo llevando presidiarios a Tasmania<sup>31</sup>, no hay información de que hubiera trasladado a culíes chinos o culíes indios a algún otro lugar.

Entre esos sobrevivientes de la nave que recién llegaba al Callao, estaba el joven chino culí llamado Loo Kuan, quien pocos años después, al ser bautizado tomó (y usó) el nombre de Juan Paz Soldán.

---

31 La Tierra de Van Diemen fue la primera denominación que los europeos otorgaron a la isla de Tasmania, hoy parte de Australia. El explorador holandés Abel Tasman fue el primer europeo en explorar Tasmania, a la que llamó Anthonij van Diemenslandt en honor de Anthony van Diemen, gobernador general de la Compañía Holandesa de las Indias Orientales que promovió la expedición de Tasman por la región (1642-1643). En 1803, la isla fue colonizada por los británicos como colonia penal con el nombre de Tierra de Van Diemen, integrándola en la colonia de Nueva Gales del Sur. A partir de diciembre de 1825 fue considerada como una colonia separada, y en 1856 fue dotada de un gobierno autónomo. Fue rebautizada entonces como Tasmania. (Información de Wikipedia).