

CAPÍTULO 5

MANUMISIÓN DE ESCLAVOS,
LA LOMER Y CÍA. TRATANTE
DE SEMIESCLAVOS Y
LOS BARCOS CLÍPERS





Cuando se decreta la ley de manumisión o libertad de los esclavos en Perú en diciembre de 1854, ya habían pasado 5 años que regularmente llegaban chinos culíes a nuestras costas. Ocurría porque era notable la escasez de mano de obra para la agricultura costeña que comenzaba a participar más con su producción en el mercado internacional; en segundo lugar, para el trabajo de extracción y ensacado de guano (de las islas Chincha y de otras más ubicadas al frente del litoral peruano); en tercer lugar, para la construcción de ferrocarriles que procuraban modernizar el transporte de mercadería y de gente; y, por último, como servidumbre doméstica cuya escasez aumentó desde décadas anteriores a la liberación de los esclavos. Toda esta importación de trabajadores desde Asia y las diversas repercusiones de ello fue todo un fenómeno migratorio que se inició a mediados del siglo XIX y cuyas consecuencias aún perduran en el Perú de nuestros días.

1. La esclavitud en Perú en 1854

Durante el año 1854 la situación del régimen de esclavitud en la sociedad peruana, mayormente presente en la costa, continuaba de manera normal sin que se previera cambios profundos e inmediatos. Durante todo el Virreinato, parte de lo «normal» fue el tráfico de seres humanos, preferente, aunque no exclusivamente, originarios de África. En este período histórico era corriente comprar, vender, permutar, maltratar esclavos, también usar mujeres esclavas como amas de leche. Y así fue hasta fines del año 1854 cuando se inició el proceso de manumisión con una ley dada en la ciudad de Huancayo.

Hasta esa fecha eran habituales noticias o anuncios periodísticos como el ejemplo que sigue: en un aviso de un diario de Lima una persona —no consigna su nombre— señala que vende un matrimonio de esclavos que tiene una niña de seis años¹. De esta manera el ofrecimiento llevaba su yapa, ya que quien adquiriera a los cónyuges y a su hija lograba a su vez la continuidad del provecho personal con el servicio de un humano que estaba cautivo de antemano.

También seguía siendo corriente la respuesta que los mismos esclavos daban a la esclavitud: rebeliones locales, fugas frecuentes, creación de palenques de cimarrones, bandolerismo y delincuencia. Todo esto era una señal más del caos reinante y del rechazo al orden integral existente; el Estado ni controlaba ni satisfacía a todos los sectores sociales.

El régimen esclavista a mediados del siglo XIX no era el mismo que en otros momentos, en esos años previos a la fecha de la liberación albergaba una serie de transformaciones «subterráneas» que deterioraban su integridad. Lo dicho puede comprobarse si se tiene en cuenta el rechazo desem-

¹ *El Comercio*, 17 julio de 1854.

bozado o silencioso pero permanente de los propios esclavos; los cambios del Estado peruano ante la esclavitud²; la presencia en ciertos sectores de la sociedad de corrientes de pensamiento liberales abiertamente contra el régimen esclavista y, por último, el contexto mundial que era opuesto a la continuación de la esclavitud.

Por lo demás, la esclavitud no fue un fenómeno inalterable ni estacionario, desde la presencia hispana en tierras tahuantinsuyananas siempre estuvo transformándose. Esto se acentuó en el siglo XIX desde los movimientos independentistas y hasta antes de la rebelión de Túpac Amaru.

La fórmula frecuentemente usada para explicar la decisión de Ramón Castilla tomada el 3 de diciembre de 1854, por la que se daba libertad a los esclavos, no es del todo correcta. No es que de las luchas entre Ramón Castilla y José Rufino Echenique —dos caudillos militares que siempre estuvieron tras el poder político y que representaban dos corrientes contradictorias de pensamiento a mediados del siglo XIX—, surja la decisión de liberar a las dos o tres decenas de millares de esclavos que había hasta esos años en territorio peruano. En un análisis integral adecuado se debe considerar otros factores y procesos coadyuvantes, la coyuntura internacional a comienzos del siglo XIX respecto a los avances por la supresión total en el mundo del tráfico de esclavos desde África, es decir las luchas antiesclavistas en países de predominancia mundial por entonces; y el otro factor es considerar cómo es así que los esclavos afroperuanos fueron agentes de su propia libertad, según sugiere título del libro de Carlos Aguirre.

Posiblemente sin comprender los alcances de esa osada idea, y en circunstancias de una guerra civil con José Rufino Echenique que duraba once meses, fue en Huancayo que Ramón Castilla estipuló la abolición de la esclavitud. El texto del decreto era:

El Libertador Ramón Castilla, Presidente Provisorio de la República, decreta:

Los varones y las mujeres tenidos hasta ahora, en el Perú, por esclavos o por siervos libertos, sea que su condición provenga de haber sido enajenado como tales o de haber nacido de vientres esclavos, sea que de cualquier modo se hallen, sujetos a servidumbre perpetua o temporal: todos, sin distinción de edad, son desde hoy y para siempre eternamente libres.

Dado en la casa del Supremo Gobierno en Huancayo a 3 de diciembre de 1854.

Ramón Castilla

En realidad este decreto no habría trascendido si es que Ramón Castilla no derrotaba un mes después al ejército de Echenique en La Palma (Lima) el 5 de enero de 1855³. Solo con el poder político que a

2 Sucedió ya durante los tres siglos de la presencia hispana y continuó transformándose desde los primeros momentos de la Independencia; las ordenanzas de José de San Martín referentes a la libertad de vientres de las cuales la más conocida señalaba que a partir del 28 de julio de 1821 nadie nacía esclavo en el Perú. Esta primera señal en una república que no terminaba de nacer continuó de otras formas en décadas inmediatamente posteriores.

3 Copiamos in extenso lo que nos informa la Enciclopedia Ilustrada del Perú sobre Las Palmas: «... hasta la segunda mitad del siglo XIX, fue un fundo existente en las vecindades de Lima. Allí se efectuó uno de los hechos más decisivos en la historia republicana: la batalla entre las fuerzas leales al gobierno de Echenique y las revolucionarias que encabezaba Castilla (5 de enero de 1855). No obstante la superioridad de la caballería y artillería gobiernista, el presidente Echenique fue derrotado debido a la dispersión de la división que comandaba el general Juan Antonio Pezet; y nada pudieron hacer las fuerzas confiadas a los generales Guarda, Cisneros y Deustua, para restablecer el combate. Echenique se refugió en casa del encargado de negocios del gobierno británico, y salió hacia el destierro».

partir de esa ocasión tuvo Castilla y la gente que lo acompañaba es que recién se pudo llevar adelante el proceso de libertad de los esclavos.

Las nuevas disposiciones del Gobierno Provisorio de Castilla también intentaban establecer lineamientos políticos con miras a solucionar dos problemas abrumadores por entonces: escasez de mano de obra para los campos de cultivo de las haciendas costeñas, y acentuación del endémico bandolerismo en los caminos.

Mientras sucedían estas circunstancias tan variadas, ya desde setiembre de 1849 también estaba presente la llegada de chinos culíes. El gobierno de Ramón Castilla había dado libertad a los esclavos pero al mismo tiempo con los viajes de barcas chineras, admitía ampliar con mayor intensidad una no muy diferente trata de seres humanos pero esta vez llegados desde Asia; en otras palabras: el tráfico del *marfil negro* fue reemplazado por el tráfico de la *sangre amarilla*.

2. Creciente ola migratoria china

En los primeros años de esta inmigración la cantidad de chinos que habían llegado en la condición de semiesclavos fue la siguiente⁴:

El aumento de la importación de culíes de los dos años posteriores a la ley de manumisión (1854) que se ve en el cuadro puede explicarse en relación con la salida de miles de gente de origen africano de la esclavitud y que en su reemplazo se estuviera trayendo semiesclavos culíes.

Conviene que se conozcan las diversas reacciones en la sociedad peruana de entonces que condujeron a una nueva realidad en cuanto a las relaciones de trabajo en el campo y en la ciudad. En primer lugar, debe tenerse en cuenta que solo voces muy aisladas reclamaban en esos momentos por la situación de los chinos, una de ellas, que no dejaba de reconocer la importancia y trascendencia de la libertad de los esclavos afroperuanos, hacía esta sugerencia: «Esperamos que el Supremo Gobierno tome en el día otra medida conforme con sus principios. Es poner coto a la tiranía que se está estableciendo con los inmigrados chinos... para el desgraciado chino no hay consuelo, no hay esperanza, no hay recurso legal, no tiene un representante de su nación que reclame de la inaudita tiranía que se comete con ellos, y, como último recurso, acuden al desesperado crimen del suicidio»⁵. El texto del artículo es más extenso y contiene un acentuado reclamo a partir del maltrato que el autor de la nota ha visto. ¡Y recién habían pasado 6 años de la presencia de este inmigrante asiático!

En este caso no se menciona el alto costo que significaba los amotinamientos de los culíes durante la travesía, con el cuadro que sigue damos cuenta de algunos que fueron los más notorios.

CUADRO 1
LLEGADA DE CHINOS:
1849-57

Año	Nº de chinos
1849	75
1850	669
1851	800
1852	945
1853	1 739
1854	586
1855	2 355
1856	4 220
1857	1 001
Total	12 390

Fuente: Mario Castro de Mendoza.

4 En su libro *El transporte marítimo en la inmigración china, 1849-1874*, Mario Castro de Mendoza justo de este período de años (1849-1857) nos dice lo siguiente: De las 45 naves que zarparon de puertos chinos, solo 38 llegan al Callao. En siete casos (15% del total) se registran 2 naufragios, 4 amotinamientos y regreso a China y 1 por averías regresando a China. [Este tipo de acontecimientos continuaron sucediendo hasta 1874].

5 *El Comercio*, miércoles 7 de marzo de 1855.

CUADRO 2

MOTINES EN BARCAS CON DESTINO AL CALLAO, 1850-1857

	Nombre de la nave	Fecha partida de Hong Kong	Nº culíes	Acontecimientos
01	Montague	17 febrero 1850	450	Gran enfermedad a bordo; a causa de ella mueren 300 culíes. El barco llegó al Callao donde se produjo otro amotinamiento pero hubo resistencia de parte del intérprete chino.
02	Albert	7 setiembre 1850	156	El 2 de octubre el barco regresó a Hong Kong. El capitán, oficiales, sobrecargo y una parte de la tripulación habían sido muertos por los chinos. Antes de llegar a ese puerto, unos 140 chinos abandonaron el barco en botes de pescadores. Los demás fueron apresados por la policía hongkonesa.
03	Victory	6 diciembre 1851	355	El 26 de enero 1852 el barco fue llevado a Singapur. El capitán, oficiales, parte de la tripulación y el cocinero fueron muertos por los chinos que saquearon la carga y desembarcaron en dos islas en el golfo de Siam.
04	Rosa Elías	8 marzo 1853	200	Durante el viaje se amotinaron los culíes y mataron al capitán, a los oficiales y a la tripulación.
05	Carmen	marzo 1857	260	Este barco partió de Swatow a los pocos días se fue al fondo del mar como consecuencia de un voraz incendio provocado por un grupo de culíes.
06	Isabel Quintana	1857	?	Ocurre un amotinamiento, arrojándose al agua 69 culíes. Se supone que la nave fue obligada a regresar a un puerto chino.

Fuente: De los 4 primeros son parte del informe de B. Robertson, *Documentos parlamentarios ingleses* que gentilmente nos facilitó Wilma Derpich.

Nota: El caso de la barca *Carmen* en *El Comercio*, 18 de junio de 1857. Y el de *Isabel Quintana* la información ha sido tomada de Mario Castro de Mendoza.

3. Negociante con perspicacia comercial

Con la reacción rápida de un negociante perceptivo ante negocios inmediatos rentables, la casa comercial Lomer y Cía. publica un largo aviso en el que en grandes letras titula: IMPORTANTE A LOS SEÑORES HACENDADOS Y HABITANTES DEL PERÚ⁶. Lo que prosigue es continuación de ese grito:

Lomer y Cía. habiendo previsto el glorioso triunfo del Gran Mariscal D. Ramón Castilla, verdadero Libertador del Perú y por consecuencia la libertad de los esclavos, y que a este acto de generosa humanidad debía seguirle necesariamente la escasez de peones y criados, previendo esto hace algún tiempo hemos resuelto establecernos en esta capital, principalmente con el fin de dar impulso a la inmigración de chinos que es una necesidad de importancia muy grande para todo Perú.

Para el éxito de esto, hemos tomado tales medidas que no hay competencia para nosotros.

Tenemos en la China los agentes más activos del mundo, que, a nuestro nombre, están contratando a los emigrantes del interior de la China para los trabajos de la agricultura así como también para el servicio de las casas por cierto término, cuidando que no se embarquen a bordo de nuestros buques ningunas personas (sic) que no sean de una robustez y salud completa, pero solamente gente formal y de buen carácter conocido, de constituciones fuertes para que puedan desempeñarse y que sepan cumplir con sus contratos.

Como parte de su propaganda esta casa comercial señala que posee fragatas clípers norteamericanas llamadas *Staghound*, *Indiaman*, *Nightingale*, *Winged Racer* y *Westward Ho*, y precisa que «... estos clípers

⁶ *El Comercio* del 5 de mayo de 1855.

(son) más velerosos (veloces) que todo buque de vapor y (por eso) tendrán la ventaja de hacer el viaje de la China en cosa de dos meses, mientras que todos los buques que han traído chinos hasta ahora, han hecho viajes de cinco meses o más, esos largos viajes influyen muchísimo en la salud y robustez de los caminantes (sic) y han producido que arribara una gran parte maltratados y estragados, mientras los nuestros vendrán con mayor comodidad y por eso sanos y desahogados». Luego de la autoelogiosa propaganda con mentiras y semiverdades de por medio⁷, sigue así: «A bordo de cada buque, ... tenemos médicos chinos y europeos, abundancia de agua y los mejores víveres para los emigrados a los que se tratará durante el viaje con cariño y buenas maneras por los respectivos capitanes y tripulantes. Todo lo cual influirá para que lleguen al Perú en buen estado de salud y animados para trabajar». Lo que sigue son precisiones necesarias en todo negocio «normal»: ¿cuándo llegaría la «mercadería»? a principios de junio, dirección para realizar la transacción: calle de Jesús Nazareno N° 134 (actualmente es la primera cuadra del Jr. Ayacucho). En esa dirección era posible «asegurarse de antemano el número de chinos que necesitan». El precio: «será conforme a la época, si el trato se verifica ANTES de la llegada del buque, será a condiciones más equitativas que al tiempo de su llegada debiendo el comprador de las contratas dar las garantías respectivas...» ¿Cómo se hará la entrega?: «Las contratas se despacharán por números corridos y las personas que traten primero tendrán la preferencia»⁸.

4. Ocurrencias en los barcos que usó Lómer

Hemos hecho un seguimiento a las ocurrencias que sucedieron en esos barcos que la compañía Lomer y Cía. menciona como suyos, aunque en realidad el propietario de *Westward Ho*, *Winged Racer* y *Nightingale* era la compañía norteamericana Sampson & Tappan, si bien esas barcas después serían vendidas. De los cinco que indica ninguno era clíper a vapor, todas eran fragatas clípers con velamen, realmente rápidas para los años y su fabricación fue resultado de las urgencias por construir naves veloces para llevar todo tipo de productos con el afán de satisfacer las muy altas necesidades de la minería de California en esos años.

Lo que parece que hizo Lomer y Cía. fue arrendar las naves a Sampson & Tappan y utilizarlas únicamente en algunos viajes a China. Aunque solo uno de los clípers indicados, el *Westward Ho*, hizo varios viajes de China al Callao que, al igual que el resto, era de bandera norteamericana y que en 1857 aparece con bandera peruana ya que fue adquirida por Juan Ugarte. En cuanto a los otros, el *Staghound* nunca llegó a puerto peruano, el *Nightingale* solo es mencionado una vez (ver cuadro siguiente) y los chinos que trasladó lo hicieron en condición de pasajeros y no como colonos, fue nave utilizada para transportar el té desde China a otros lugares. El *Winged Racer* hizo un solo viaje con 6.1% de mortandad entre los chinos embarcados en Swatow. Y en relación al *Indiaman*, la primera nave con culíes de Lomer y Cía. ocurrió cierta bulla periodística que presentamos luego del cuadro 3.

El diario *El Comercio* del 27 de setiembre de 1855 señala en un artículo que gracias a la reciente publicación en *El Herald* sobre el movimiento marítimo se sabía que la nave *Indiaman*, que recién había llegado de China, estaba puesta en cuarentena porque la mayor parte de los chinos que transpor-

7 Era imposible hacer una travesía por todo el océano Pacífico de China a Perú (17 000 kilómetros) en 60 días, por muy «velerosos» que fuesen los barcos.

8 *El Comercio*, sábado 5 de mayo de 1855.

taba, 436 en total, sufría de enfermedades contagiosas, se añade que una centena de chinos fallecieron en el viaje. Se pide a las autoridades que intervengan y que no solo impidan que los enfermos desembarquen en el Callao, sino que tampoco lo hagan en otros puntos de nuestro litoral.

CUADRO 3
TRASLADO DE CHINOS POR LA LÓMERY CÍA. EN CLÍPERS

	Fecha llegada	Nombre	Bandera	T.R.	E.	F.	LI.	Embarque	Consign.
01	1855 Set. 24	Indiaman	Norteamericana	1 165			436	Macao	Lomer
02	1856 Ene. 14	Westward Ho	Norteamericana	1 633			728	Nampeu	Lomer
03	1856 Mar. 19	Winged Racer	Norteamericana	1 700			730	Swatow	Lomer
04	1857 Jun. 7	Westward Ho	Peruana	1 633	770	47	723	Nampeu	J. Ugarte
05	1860 Abr. 14	Nightingale	Norteamericana	1 188			22	Macao	
06	1860 May.	Westward Ho	Peruana	1 109			496	Macao	J. Ugarte
07	1861 Ene. 27	Westward Ho	Peruana	1 409			658	Macao	J. Ugarte
08	1862 Jun. 17	Westward Ho	Peruana	1 109	523	66	457	Macao	J. Ugarte
09	1863 Mar. 14	Westward Ho	Peruana	1 409	712	13	692	Macao	Ugarte y Santiago
10	1864 Ene. 17	Westward Ho	Peruana	1 109	700	17	683	Macao	Ugarte y Santiago
	Total						5 625		

Fuente: Mario Castro de Mendoza.

Nota: fecha de llegada al Callao; T.R. toneladas de registro; E. embarcados, F. fallecidos, LI. llegaron.

Al día siguiente «muchos hacendados» escriben una nota, igualmente en *El Comercio*, indicando que los chinos del *Indiaman* han llegado en buen estado de salud, que a ellos les consta porque han ido a recoger a los chinos que les correspondía: «todos ellos han llegado sanos sin la menor novedad, son fuertes y robustos, y no hemos oído decir que alguno de ellos haya muerto o se haya enfermado. Esta ha sido sin duda una patraña inventada por enemigos enmascarados, sin que tuvieran en cuenta que del modo más breve y sencillo podían ser desmentidos de sus groseras invenciones por Muchos Hacendados»⁹.

En este mismo diario, en esta misma fecha, también aparece otro artículo firmado por *Muchos* desmintiendo las enfermedades de los inmigrantes chinos.

Como saga de este hecho se generó una breve polémica en los diarios limeños sobre la necesidad de lograr *inmigrantes* y la pertinencia que sean o no chinos; discusión frecuente durante los siglos XIX y XX.

Pasados varios días de la presencia del *Indiaman* en la costa peruana (o quizás en la isla de San Lorenzo donde iban los barcos en cuarentena) el 8 de octubre aparece un aviso anunciando su llegada con «nuestro primer envío de inmigrantes para lo cual los interesados deben dirigirse a Lomer y Cía. para la transferencia de los contratados».

Si bien al *Indiaman* no se le vio más trayendo inmigrantes asiáticos, es en años inmediatos posteriores que la fragata *Westward Ho* hizo más viajes China-Perú reemplazando en este quehacer a las otras naves indicadas en la propaganda de Lomer y Cía.

Hubo divulgación periodística antes del arribo de esta segunda nave. La publicidad tuvo, como antes, semiverdades impresionísticas: se dijo que esa fragata era de 2 400 T.R. y solo era de 1 633; se dijo que traía 900 colonos y solo llegaron 728; se cumplió en que llegaba en enero; y en cuanto a la

⁹ *El Comercio*, Lima, 28 de setiembre de 1855, N° 4848.

cargazón, se dice que los inmigrantes «eran de la misma casta que los de *Indiaman*, eran robustos y sanos, de buen carácter y capaces de desempeñar cualquier tarea que se les indique». Agregan que los hacendados que tomaron los contratos de los chinos del *Indiaman*, han quedado sumamente satisfechos, y que tampoco dejarán de quedar conformes quienes adquieran los contratos de la fragata que llegará, pues son chinos morales y de gran fortaleza. Y como se hace con cualquier mercadería que se oferta, la compañía Lomer daba «toda clase de comodidades para el pago»¹⁰.

El *Westward Ho* llegó al Callao el 4 de febrero de 1856 y casi de inmediato un grupo de hacendados, esta vez sí identificándose con sus nombres y apellidos, envían una colaboración ditirámica al diario *El Comercio* refiriéndose a la llegada de esa nave y de lo que en ella han visto:

Tenemos la satisfacción de felicitar a los señores Lomer y Cía. por la llegada de su hermosísima fragata *Westward Ho*. Hemos estado a bordo y gustosamente vimos el más esmerado aseo y orden, como no lo puede haber mejor ni en los mismos barcos de guerra. Su tamaño y la construcción nos dejaron asombrados, pues la cámara es de lo más lujosa y elegante que se pueda ver, y no hay palabras para elogiar bastante todo el conjunto del *Westward Ho*.

A los colonos que hay a bordo, (los) hemos reconocido y quedamos convencidos que es decididamente la expedición más selecta que ha venido al Perú. La circunstancia que no haya un solo enfermo y que en todo el viaje de 73 días, únicamente 7 hombres hayan muerto, prueba que se ha mandado escoger a los individuos más sanos y robustos. Por todo lo expuesto se verá que los señores Lomer y Cía. no han reparado en gastos con tal de lograr su propósito patriótico, presentando al Perú labradores útiles, que con sus robustos brazos cultiven nuestros campos y den nueva vida a la agricultura del país.

Los señores Lomer y Cía. acogerán nuestra manifestación sincera.

Lima, febrero 12 de 1856

Dionisio Derteano, Juan B Luna-Victoria, J. Félix Ganoza, Antonio de Pomar, José Gonzales del Riego, Juan C. Ganoza, Federico Sotomayor, Adrián Bielich, Manuel Álvarez Calderón, Pablo Sacio, Mariano Laos, Antonio Dañino, Cristóbal de Armero, José Lisson y Federico Armero.¹¹

Si consideramos que esta comunicación al público lector ocurre en momentos en que aún se realizaban los pagos del Estado a través del Ministerio de Hacienda a los hacendados y a todo aquel que hubiera tenido esclavos afronegros, se entiende el entusiasmo de los firmantes pues con la cargazón de ese barco chinero veían pagado su angustiante requerimiento por mano de obra, y mejor si los que desembarcaban eran individuos sanos con brazos robustos, tal como veían que eran sus exigencias.

Pero lo dicho debe haber tenido sus variantes e intensidades ya que no sucedió que los hacendados corrieran a la oficina de Lomer y Cía. por los chinos ni que pujaran ni se los arrancharan, ya que la misma empresa tuvo que convocar por los diarios a las personas que ya tenían hecho convenio para que asistan: «Suplicamos a las personas que han celebrado contrato con nosotros sobre el traspaso de los colonos chinos... se acerquen a nuestra oficina para su cumplimiento...»¹²

10 *El Comercio*, Lima, viernes 11 enero de 1856, N° 4935, p. 5; casi lo mismo se publica en aviso que salió en el mismo diario el 16 de enero de 1856, año XVII, N° 4939, p. 1.

11 *El Comercio*, Lima, viernes 15 de febrero de 1856, N° 4963.

12 *El Comercio*, Lima, jueves 14 de febrero de 1856, N° 4962, p. 3.

Y pasó una semana y algunas personas ni se acercaron a pesar de estar comprometidos, por eso Lomer y Cía. colocaron en *El Comercio* un comunicado destinado a los señores Agustín Sayán y Antonio Reyna recordándoles que tenían un contrato con ellos, que se acerquen para hacer el traspaso de los colonos, «les encargamos lo hagan para que no se les siga ningún perjuicio»¹³.

Cada día que pasaba significaba para esta empresa tener que hacer gastos en el mantenimiento de los culíes que llegaron en la barca y que no eran recogidos.

La tercera expedición, como la denominaban, llegó el miércoles 19 de marzo de 1856 en el *Winged Racer*, una fragata de bandera norteamericana, que acoderó al Callao con *colonos escogidos del puerto de Swatow*, eran unos 730 culíes. Y casi de inmediato otro grupo de persona firmó un comunicado igualmente favorable por la llegada de esta nueva fragata de Lomer y Cía. que, aseguran los firmantes, ha traído

la más importante de las inmigraciones chinas que ha venido al Perú... todos los que han venido en esta fragata pueden superar ventajosamente todas las fatigas del campo y hacer una lucida competencia al trabajo del «negro»... y, prosiguen, era deber del grupo hacer conocer estas ventajas a todos los agricultores, para que ellos como nosotros participen de la importancia de estos colonos... Los SS. Lomer y compañía cumplen ventajosamente con introducir una inmigración que demandaba la necesidad más apremiante y con haber proporcionado a nuestros desiertos campos, hombres útiles y laboriosos que podrán compensar en parte las muy irreparables pérdidas que ha sufrido la agricultura.

Alejo Gamarra, Ramón Montero, Francisco I. de Goytisoló, Pedro Arrieta, Francisco Ruiz, Antonio de Pomar, Dionisio Derteano, Juan Miguel Arrieta, J. Francisco Gárate y Manuel Aparicio.

Si se compara este grupo de firmantes con el anterior, hay solo dos apellidos que se repiten, y por el tono de la redacción del comunicado parece que los de este segundo grupo son también hacendados. Hay en las líneas últimas un lamento en el que claramente se refieren a la pérdida de los esclavos que tuvo en esos momentos la agricultura; y no deja de ser una argucia promotora el que se compare al negro y al chino y que a éste se le considere mejor.

Ese viaje de la *Winged Racer* duró 83 días, lo que era cruzar el océano Pacífico en poco tiempo. Ésta y la *Westward Ho* eran naves rapidísimas, lo que también era beneficioso para los colonos chinos que viajaban; es así que la vez que la *Westward Ho* llega en enero de 1861 el viaje se hizo en 79 días, y cuando llega en junio de 1862 tan solo 72 días y en enero de 1864 solo 90 días. Eran clípers con diseños novísimos que en un principio, primeros años de la década de 1850, junto con muchos otros clípers todos norteamericanos, trasladaron víveres y material a California, y que por su rapidez se les llamó galgos del mar.

Del viaje de la *Westward Ho*, cuando acodera el 7 de junio de 1857, no hemos hallado ninguna comunicación de apoyo seguramente debido a que cambió de propietario, fue adquirida por Juan Ugarte, además que 47 fallecieron por un motín de los semiesclavos. La fuente utilizada solo hace esta indicación: «decesos causados por amotinamiento».

En febrero de 1863 corrió la voz que a la *Westward Ho* la habían visto recogiendo culíes en Macao, no los traería a Perú, iría a La Habana donde perduraba la alta demanda; las exigencias

13 *El Comercio*, Lima, jueves 21 de febrero de 1856, N° 4968, p. 4.

en tierras peruanas habían disminuido porque estaban llegando colonos desde la Polinesia¹⁴, el viaje era más corto y era fácil recoger a la población nativa a los que llamaban canacas; se trasladó al Callao entre 1862 y 1863 a 2 816 polinesios. Esto condujo a que el gobierno peruano de esos momentos tuviera una controversia internacional que lo obligó a regresar a los canacas que, sin pretenderlo, llevaron enfermedades (tuberculosis y viruela) a la isla diezmando a los que no habían sido secuestrados. Algunos pascuenses se quedaron en Lima y hasta los hemos encontrado cuando los llevaron a bautizarse.

Esta nueva fuente de obtención de nativos a los que se secuestraban y se esclavizaban no impidió, a pesar de lo que se rumoreaba, que la *Westward Ho* llegara no a La Habana sino al Callao el 14 de marzo de 1863 ni que hiciera un último viaje a China atracando con su última cargazón de 683 culíes el 17 de enero de 1864. Por esos años ya estaban aparecieron otras empresas chineras más competitivas como Canevaro y Co., y la Compañía Marítima, ambas desplazaban a otras menores. Téngase en cuenta que Canevaro y Co. llegó a «importar» casi el 25% del total de culíes de los 100 000 que llegaron entre 1849-1874 y que esto ocurrió solo durante los últimos 15 años (1859-74).

5. El *Westward ho!* y su corta vida

De las naves utilizadas por Lomer y Cía. la que hizo más viajes de China a Perú fue la *Westward Ho!*, Tuvo una corta vida: «nace» en aguas del Atlántico en 1852 y «muere» «ahogada» en el Pacífico en 1864.

Estaba clasificada como de clase y tipo Clíper Extremo, tenía 1.600 TR, y de largo 66 metros, altura (quilla hasta lo alto del mástil mayor) 12.4 metros, calado (lo que ingresa bajo la línea de agua) 7 metros, la arboladura tenía 3 mástiles, el cuerpo era de ángulos acentuados y de líneas cóncavas, su cuaderna (el conjunto de madera en todo el cuerpo) era de roble blanco y su maderamen (el piso) estaba cubierto con pino duro, pero asegurada con cobre. La nave se encontraba pintada de negro y en sus interiores era de color gamuza, la línea de agua era azul.

No se dice nada en las fuentes consultadas sobre cuando viajaba dónde iba la carga o en todo caso la cargazón humana que es lo que mayormente transportó durante 10 años de su vida. Tenemos una explicación que ayuda a entender los sucesos en esta nave y en muchas otras:

El diseño y estructura de estos veleros corresponde exclusivamente al transporte de cargas y no para transporte humano como es el caso de la inmigración china. No existían disposiciones o normas para modificarlos o adecuarlos para este propósito, con el resultado de pavoroso número de muertos en los viajes. Recién en la segunda etapa de inmigración china (1860-1874) se dictan disposiciones para limitar el embarque conforme al tonelaje de registro (TR) de la nave y la adecuación de los espacios, bodegas y entrepuentes, para transporte humano¹⁵.

14 En realidad se trataba de Rapa Nui, isla a la que actualmente denominamos Isla de Pascua, territorio turístico chileno.

15 CASTRO DE MENDOZA, Mario, Ob. cit. p.10.

En sus inicios el clíper *Westward Ho!* fue una de las naves más veloces en su país de «nacimiento» y quizás del mundo. Fue construida por Donald McKay¹⁶, en East Boston, Massachusetts, Estados Unidos de Norteamérica, y por primera vez tocó el mar el 24 de setiembre de 1852, y pasados algunos años luego de haber hecho un viaje a China, al mes de su llegada se incendió y se hundió en el puerto del Callao el 26 de febrero de 1864. Solo doce años de vida en los que mayormente tuvo como mercadería para trasladar a gente que embarcaba en puertos chinos y desembarcaba en el Callao.

Los acontecimientos coyunturales históricos que estimulan y que están como telón de fondo tras la construcción de esta nave marítima y otras muy similares en Estados Unidos fue la Fiebre del Oro; aunque el primer clíper, la goleta *Aberdeen*, se ideó, diseñó y creó en Escocia el año 1839, y a partir de ese modelo se hicieron clípers en muchas partes. En todo momento la principal búsqueda fue crear una nave que tuviera gran velocidad, aunque tuviera velamen, y así sucedió.

Una mayor celeridad en el transporte marítimo empezó en ese país americano cuando se descubrió oro en California en enero de 1848, el fenómeno económico-social duró siete años mas sus repercusiones perduran hasta la actualidad. Tras este metal los primeros que acudieron fueron los propios residentes de California, descendientes de europeos y nativos, en seguida al enterarse hicieron lo mismo los ciudadanos de Oregón y muchos otros estadounidenses que se trasladaron por millares, luego llegó gente de Hawai y miles de inmigrantes latinoamericanos de México, Chile y Perú; de Oceanía, australianos y neozelandeses; de Asia, especialmente de China; y de Europa principalmente franceses que llegaron acompañados de alemanes, italianos y británicos.

Este traslado masivo de miles de personas de muchos lugares del mundo, creó la necesidad del abastecimiento permanente de productos muy variadísimos, desde alimentos y herramientas, hasta artículos de tocador y vestimenta, materiales de construcción y elementos de diversión, etc. Se necesitaba de todo, pues en las costas del Pacífico no había aún producción manufacturada. Y no había manera rápida de trasladar todo lo necesario desde el mar Atlántico al mar del Pacífico norteamericano, se trataba de un viaje marino de 37 000 kilómetros que pasaba por el Cabo de Hornos, los modelos antiguos demoraban cubrir esta ruta entre 7 y 8 meses, esa distancia era casi igual que toda la circunferencia del globo terráqueo.

Fue ese el momento en que comenzaron a enseñorear por los mares los clípers con sus altos mástiles, sus diseños en los que no primaba la anchura sino la largura (eslora) y tenían la capacidad de recorrer miles de millas sin la necesidad de detenerse para recargar carbón, como sucedía con los buques a vapor igualmente de reciente creación en Europa, son (los clípers) «como masas de nubes de alas blancas que majestuosamente se elevan con la brisa del verano».

En notas breves relataremos los largos o cortos viajes de la nave *Westward Ho!* sea los que hizo de la costa del Atlántico hasta la del Pacífico, bordeando el Cabo de Hornos¹⁷ llevando una gran variedad de productos a California o los que hizo cruzando el océano Pacífico transportando a chinos. Es así que:

16 Donald McKay (1810-1880). Fue una figura prominente durante la época romántica de los barcos clípers. Nace en Nueva Escocia, Canadá, el año 1810. Se traslada en 1827 a Nueva York cuando era aprendiz de carpintero de barcos. En 1845 se establece en los astilleros de East Boston donde diseñó y construyó barcos que fueron famosos por la eficiencia y rapidez en el transporte a California durante la Fiebre del Oro. Fue un revolucionario en la arquitectura naval; era riguroso en constatar la perfección de los detalles. Entre los barcos que construyó están *Stag Hound*, *Flying Cloud*, *Glory of the Seas*, *Howard Racer*, *Westward Ho!*. Durante la Guerra de Secesión (1861-1865) en Norteamérica siguió construyendo naves con el fin que se usaran en este conflicto. Fallece el 20 de setiembre de 1880 en Hamilton, Massachusetts, donde vivió durante sus últimos años (información de internet resumida).

17 Información tomada de : [http://www.bruzelius.info/Nautica/Ships/Clipers/Westward_Ho\(1852\).html](http://www.bruzelius.info/Nautica/Ships/Clipers/Westward_Ho(1852).html).

- El 16 de octubre de 1852 sale de Boston y llega a San Francisco el 31 de enero de 1853, fueron 102 días bajo el comando del capitán Johnson.
- El 14 de noviembre de 1853 parte de Nueva York hacia San Francisco donde llega el 27 de febrero de 1854, se trató de un viaje de 105 días cuyo capitán fue Hussey.
- El 12 de enero de 1855 parte de Boston y en 100 días y 18 horas llega a San Francisco, comandaba la nave el capitán Johnson. Tiempo récord que no pudo superar otro clíper que partió en la misma fecha llamado *Neptune's Car* y que hizo ese largo tramo en 100 días y 23 horas y media.
- De California viaja a China en fecha desconocida (año 1855).
- Parte del puerto chino Swatow sin fecha conocida, y llega el 4 de febrero de 1856 al Callao, según la fuente referencial, con 800 culíes destinados a trabajar en los depósitos de guano.
- Parte de Nueva York el 16 de diciembre de 1856 y llegó a San Francisco solo en 100 días.
- Como fue comprada por Juan Ugarte, chinero peruano, parte de San Francisco el 2 de mayo de 1857 y llega al Callao el 15 de junio del mismo año donde seguramente la recibió el nuevo propietario, fueron 43 días en esa nave dirigida por el capitán Jones.
- Desconocemos lo que hizo entre julio de 1857 a enero de 1860.
- De cualquier lugar donde estuviera viajó a Macao y llegó a este puerto en los primeros meses del año 1860 con el fin de tomar culíes, parte el 13 de marzo, cruza el Pacífico, pasa por Paita y arriba al Callao el 17 de mayo con 496 culíes, fueron 76 días de viaje bajo el mando del capitán Arauco; los chinos estaban consignados para Ugarte y Santiago. Sin que sea ironía *El Comercio* informa que el estado sanitario de la nave no da motivo de alarma pues solo ha habido 28 bajas durante el viaje, 22 asiáticos fallecidos por enfermedad, además 4 culíes se suicidaron echándose al agua en alta mar, y también fallecieron dos marineros por muerte natural¹⁸.
- El 9 de noviembre de 1860 parte de Macao y llega al Callao el 28 de enero de 1861, esta vez fueron 79 días de viaje con el mismo capitán y con una cargazón de 658 colonos chinos consignados a Juan Ugarte.
- Sale de Macao el 15 de marzo de 1862 con 523 culíes y llega al puerto del Callao el 17 junio del mismo año con 457 chinos consignados a Juan Ugarte; en el viaje fallecieron 66 orientales, desconocemos los motivos.
- Un traslado más de culíes se inicia con la partida el 1 de enero de 1863 desde Macao de este clíper que a los 72 días de viaje llega al Callao el 15 de marzo de 1863, partió con 668 chinos y en el traslado fallecieron 13, por eso solo desembarcaron en el puerto peruano 652.
- El último viaje del clíper *Westward Ho;* se inicia en Macao el 4 de octubre de 1863 con 700 colonos chinos y estaba al mando el capitán Araucora. Era el quinto viaje que realizaba con bandera peruana y lo hacía a cuenta de Juan de Ugarte, su propietario. Fueron 90 días del traslado por el océano Pacífico en los cuales murieron 17 orientales¹⁹, llegaron al Callao 683 el 17 de enero de 1864.

18 *El Comercio*, Lima, viernes 18 de mayo de 1860, año XXII, N° 6424, p. 4.

19 *El Comercio*, Lima, 18 de enero de 1864.

Esta barca de Juan Ugarte aún permanecía en el Callao el 12 de febrero, 15 días después se incendió y se hundió. Según *El Comercio*²⁰ se desconocía con precisión el verdadero origen del incendio. Había la información que no se había generado en la cocina, por eso el accidente se atribuía a diferentes causas; una de ellas era que como el buque retornaba a China con unos 60 a 70 chinos que durante los años que trabajaron en el Perú consiguieron acumular algún dinero, aseguraba el diario que alguno de ellos tenía más de cuatro mil pesos. En un momento que este grupo de asiáticos estaba bebiendo y fumando *placenteramente opio, y que en su aletargamiento se descuidaron con el fuego de sus pipas que causó el fuego del incendio*; felizmente no ocurrió la explosión de dos quintales de pólvora que había en la nave pues no estaba en buen estado. De todas maneras se incendió el *Westward Ho*; y cuanto tenía a bordo. La nave, propiedad de Juan Ugarte, estaba lista para hacer viaje a Chile y de ahí a China, llevaba provisiones y repuestos de velas. Se calculaba que fueron 80 000 pesos las pérdidas que sufrían los dueños, y por un descuido lamentable el clíper no estaba asegurado. Felizmente no hubo ninguna persona que falleciera ni entre los pasajeros ni en la tripulación.

En una información de un organismo estatal, la Capitanía del puerto de el Callao, envía una carta al señor general ministro de Estado del despacho de Guerra y Marina, en la que le dice que a las 10 de la noche del 26 de febrero le avisaron que la *Westward Ho*; se había incendiado, lo que hizo H. Manuel Silva Rodríguez, oficial responsable de la Capitanía, fue ordenar que se embarquen sus ayudantes y la marinería de la dotación que de él dependía y que comandaba en esos momentos con el fin de ayudar. El fuego del clíper había tomado grandes proporciones en su interior y no se pudo salvar a pesar de los socorros que recibió tanto de la Capitanía como de los buques de guerra y barcos extranjeros. Como el incendio se había extendido hasta la parte superior de la nave siniestrada quisieron ponerle cadenas, jalarla y procurar llevarla a las orillas para que vare, pero no fue posible. Y a pedido directo del capitán de la *Westward Ho*, se procuró echarlo a pique haciéndole tiros de cañón, lo que tampoco dio resultados; por eso al momento que se escribía la carta el barco aún estaba incendiándose. El oficial de la Capitanía ofrecía que de inmediato le mandaría un informe sumario donde quizás indicaría el origen de esa desgracia²¹.

Como no se ha encontrado ese sumario, no se sabe las razones del incendio; la versión que ofreció *El Comercio* no tiene mucho sustento, no es creíble que chinos que intentaban regresar a su patria con algún dinero, hicieran algo que condujera a un incendio.

Hubo la sospecha que un marinero del *Westward Ho*; Miguel Marcando, estuvo implicado en el incendio por eso el mismo responsable de la Capitanía envía otra comunicación al mismo ministro informándole que de acuerdo al dictamen del auditor general de la Marina, no se le encontraba culpable, solo fue una insubordinación que cometió contra su capitán en los instantes que la nave se quemaba, por eso eran suficientes los días que pasó detenido. En esta misma carta se indica que se cancelará el asiento de la patente de ese clíper en el libro de esta secretaría por haberse quemado ese documento en el incendio según había sido ya expuesto.

Y de esta manera el *Westward Ho*; finalizó sus días quedándose para siempre en aguas del Pacífico frente al Callao y de manera administrativa quedó asentada «su defunción» en la capitanía de ese puerto. Su vida surcando mares con el velamen desplegado a los vientos, con su notable velocidad,

20 *El Comercio*, Lima, viernes 18 de mayo de 1860, año XXII, N° 6424, p. 4.

21 Archivo del Museo Naval del Perú, Ministerio de Marina. Documentos del año 1864.

yendo por el Atlántico y por el Pacífico, pasando varias veces por el Cabo de Hornos, finalizaban de esta manera. Si sumamos los días que estuvo de viaje no llegan a los 1200, bastante poco en relación con otros de muy larga vida como la *Nightingale*, su contemporánea, que aún en 1893 hacía viajes aunque no de rutas largas.

6. El propósito de los consignatarios

El cuadro que sigue no es de barcos chineros, es de las empresas a las que los barcos chineros les traían semiesclavos.

CUADRO 4
TRÁFICO DE CULÍES SEGÚN EMPRESAS CONSIGNATARIAS AÑOS 1849-1874

Empresas chineras	Número de chinos que llegaron					Totales	
	1849-1854	1855-1859	1860-1864	1865-1869	1870-1874	Nº	%
Canevaro y Co.			1 680	6 275	12 601	20 556	23.5
Cía Marítima del Perú				5 299	8 810	14 109	16.1
Juan Ugarte			2 553	900	4 261	7 714	8.8
Juan Figari e Hijos			298	2 630	4 979	7 907	9.0
Varios medianos (1)	4 080		1 967	2 244	3 614	11 905	13.6
Varios pequeños (2)	734	436	3 310	5 055	3 502	13 037	14.9
Sin consignatario		6 417	2 960	791	2 024	12 192	14.0
Totales	4 814	6 853	12 768	23 194	39 791	87 420	100.0

(1) Candamo, Domingo Elías, García y Co. Roco Pratolongo, J. Sevilla y Zaracondegui.

(2) Alejandro Estienne y Co. W.M. Robinet, Muro, Bianchi y Co, H.Grunning, M.Espantoso, C. Althaus, Bresani, Lomer y Co., A. Barrera, Hurtado, Del Río y Co., Ramos, Fernández y Co., Alson, Conroy, Filgueira, Marccone, Lostanau, Molfino, Menacho, Delgado Hnos., León Bollé, Dagnino e hijos, Cía. Asiática, Cía Nacional.

Insistimos en que el cuadro no muestra a las empresas o personas empresarias tratantes de chinos, lo que tenemos es empresas o personas a las que les llegaban los culíes. Sucedía, entonces, que podía encontrarse:

- Propietarios de barcos que preferían el tráfico chinero.
- Empresas o personas —consignatarios— que alquilaban esos barcos para traer mercadería humana desde China.
- Empresas o personas consignatarias que tenían barcos casi exclusivamente para utilizarlos en la comercialización de culíes.

Según Mario Castro de Mendoza²², en la época de la navegación a vela, el aspecto comercial de un viaje con carga era bastante simple. El capitán, que era cabeza de todo en cualquier barca, también intervenía en el aspecto comercial y administrativo. Cuando llegaba con una cargazón de culíes, debía ver el desembarco de ellos y en seguida en el mismo puerto entregarlos a los consignatarios que los esperaban. De su parte los consignatarios eran quienes a su vez entregaban a esa gente-mercancía

²² CASTRO DE MENDOZA, Mario, Ob. cit. p. 12.

recién desembarcada a personas que de antemano habían pagado por ella; y si sobraban ponían avisos en los diarios ofreciendo su mercadería humana. Como es el siguiente caso: «CHINOS. Se traspasa las contratas de 28, recién llegados...»²³.

La compra de la *Westward Ho* en el año 1857 por Juan de Ugarte es el motivo por el cual en el cuadro los barcos que eran de Lomer y Cía. solo se da información de los consignatarios de los tres últimos viajes, en los siete anteriores no la hay. En los primeros viajes de esos barcos, es evidente que eran la misma empresa la que traía culíes y la que los negociaba; es igualmente cierto que en un momento el *Westward Ho* tiene una cargazón de culíes destinada a la empresa de Ugarte; algo más comprobado es que los avisos de la Lomer ofreciendo trabajadores chinos, no se encuentra más en los diarios, por lo tanto solo trajo culíes para otros.

7. De la propaganda a la realidad

Durante los 25 años de este tráfico fue frecuente que los chinos recién llegados fugaran, aunque no comprendemos con qué objetivos si no conocían en absoluto el nuevo país en el que se hallaban, y nuestra falta de explicaciones es mayor cuando los que se cimarroneaban era gente muy joven, a veces niños.

Veamos los casos de culíes cimarroneados que llegaron en los clípers que usó Lomer y Cía. Con pesar comprobamos que los varios avisos que transcribimos o copiamos no dicen los motivos por los que han escapado, a los amos solo les interesaba dar la información necesaria para que los identificaran, los entreguen y regresen al lugar de donde habían huido para exigirles que trabajen.

De los colonos que llegaron no hacía ni dos meses en el *Winged Race* y que pasaron ya a manos de sus amos, por uno de ellos, que se había escapado de la calle Serrano N° 50 (actual 8va cuadra del jirón Camaná) ofrecían como recompensa a quien lo entregara una onza (28.7 g) de oro. Esa era la misma modalidad y cantidad que se utilizaba para con los negros cimarrones. Este chino huido se llamaba Atune, tenía 20 años, era de estatura regular, y con su propia mano por verse mejor se había cortado con tijera todo el pelo dejándose solo un retazo en la coronilla, *como de una sesma* (sic)²⁴.

El chino que llegaba en algún barco al Callao podía terminar en cualquier parte del país. Simplemente luego de haber hecho el nuevo patrón la transacción con el chinero que lo trajo a Perú, el culí era llevado a su destino de la manera más conveniente según la distancia: a pie, en carretones o en barcos de menor calado que iban del Callao a otros puertos.

El culí Acuai huyó el 9 de marzo de 1856 de la chacra Cegama cuando recién hacía un mes había sido «comprado» (así dice el aviso) a Lomer y Cía. Su llegada se produjo en el *Westward Ho*. En la nota-aviso periodístico indican lo que llaman sus señales (físicas): «pelo corto hasta el pescuezo por detrás y pelado por delante donde tiene un mechón de canas que dice ser lunar, un colmillo metido junto al ojo, también lunar, un colmillo metido hacia dentro en la parte de arriba de la boca que se le ve cuando habla, estatura alta y grueso». Dan muestras de su personalidad y comportamiento: «siempre alegre, muy adulón y amigo de estar aseado». Indican su indumentaria: «Estaba vestido con

²³ *El Comercio*. Lima, 26 de setiembre de 1863.

²⁴ *El Comercio*. Lima, jueves 24 de abril de 1856, año XVIII, N° 5018, p. 1.

camisa y calzones de algodón de color, todo nuevo, sombrero color vicuña y zapatos de los que ellos tienen» [especie de alpargatas]. Por último se dice el beneficio que recibirá el que lo aprehenda cuando lo devuelva y dar dirección donde puede hacerlo: «el que lo entregue en la Intendencia (prefectura) o de razón en la calle del Carmen Bajo casa n° 436 será gratificado por su patrón, Manuel María Fernandini»²⁵.

El motivo por el que parece que en esos avisos colocan que la adquisición del chino era reciente y hasta precisan nombre de la empresa que lo vendió se debía a que interesaba que se supiera que era recién llegado, que no conocía nada del lugar al que había llegado ni el usual español que se hablaba. Así se ve en el aviso que sigue y que empieza con letras mayúsculas: «CHINOS PROFUGOS».

Uno se llamaba Allí, tenía 12 días de huido. Y, como siempre dan su filiación: «es pequeño, hocicón, bisojo (bizco), delgado de piernas y brazos, de 26 años de edad». Precisan que hacía dos meses había sido comprado a Lomer. El otro era nombrado Aquiu. Características: «pequeño, delgado, de 18 años, ojos chinos, picado de viruelas, vivo»; había sido comprado hacía 3 meses. «Este se fugó hoy». Los dos eran parte de los que trabajaban en la chacra Trapiche Viejo, en el valle de Ate, cuyo patrón vivía en la calle Mata Moros (hoy, cuarta cuadra del Jr. Trujillo, en el distrito de Rímac), casa que estaba frente al hospital de San Lázaro en donde recibiría el aprehensor 12 pesos, por cada uno. Ponen la siguiente fecha: mayo 29 de 1856²⁶.

En la información del siguiente aviso hay pequeños datos que se deben explicar: Tysum, un chino de los venidos en la fragata *Westward Ho* de la casa Lomer y Cía., se hallaba en la hacienda Pro [del valle de Chillón] tenía dos contratas escritas en caracteres chinos, una tenía el número 362 donde estaba su nombre indicado; y en la otra tenía el N° 348 con el nombre Loufuf ambas estaban endosadas el 16 de febrero del presente año. Y para coincidir con la primera de las contratas en su vestido le habían puesto el número 362. En el aviso ponen su filiación: es borrado (cicatrices que deja para siempre la viruela), usaba aún trenza, el culí decía que su patrón se hallaba en el Callao. Siendo este un chino prófugo, señalan los que colocaron el aviso, se pone el presente aviso para que su patrón lo busque en la calle Zárate N° 14, y abone los gastos ocasionados²⁷.

Nos parece que el anterior caso es el de un chino que podría haber robado una contrata a otro culí, por eso tenía dos, la primera era realmente la suya. Evidentemente había huido y alguien lo aprehendió y deseaba ganarse algún dinero por su diligencia y por el aviso que había puesto en un diario limeño. Los culíes sabían que en las contratas se hallaban las condiciones contractuales de su realidad presente y futura y, hasta donde conocemos cuidaban con esmero ese papel impreso²⁸. El hecho que lo hubiera tomado no era un caso extraño, hubo personas que en algo se dedicaron a buscar chinos cimarrones para luego cobrar a los patrones, lo que éstos hacían era a su vez cobrarle al cimarrón con más tiempo de trabajo, según el monto que su aprehensión hubiese costado.

Un último aviso bastante simple en el que malgrado coloquen lo de cimarrón, más muestra que es un recién llegado que se hallaba extraviado y que buscaba a su patrón. Un chino que huía o se perdía en la ciudad o el campo tenía que buscar qué comer, por eso preferían dar nombre de sus patrones

25 *El Comercio*, Lima, sábado, 22 de marzo de 1856, N° 4991, año XVIII, p. 1.

26 *El Comercio*, Lima, jueves 29 de mayo de 1856. N° 5047, año XVIII, p. 1.

27 *El Comercio*, Lima, lunes 3 de agosto de 1856, N° 5102, Año XVIII, p. 1.

28 Se ha encontrado chinos que se suicidaban y no olvidaban de colocarse en el bolsillo esa contrata; también cuando morían se les ponía o ellos ponían esas contratas en alguno de los bolsillos.

donde era seguro al menos un poco de arroz; la información de la empresa y el barco podía leerse en el contrato del culí. Leamos: «CHINO CIMARRON. Uno que vino con los últimos del señor Lomer dice que su patrón se llama Navarrete. WINGED RACER. En la imprenta darán razón»²⁹.

Con la presentación de estos casos y los que siguen debemos advertir las limitaciones de las responsabilidades de la Lomer y Cía. y de otras compañías similares. Lo que ocurriera con un chino migrante solo era incumbencia de la Lomer hasta el momento en que hacía el traspaso de la contrata, luego de esto el nuevo patrón, ya con el contrato en la mano, asumía lo que ocurriera (sea muerte, enfermedad, fuga, etc.) con el chino, empezando por darle arroz diariamente.

8. Niños chinos semiesclavos

El 3 de abril de 1856 Lomer y Cía. indicaba en un aviso periodístico que tenía interés de traspasar los contratos de dos niñas chinas, ambas tenían nueve años. Aseguraban que eran de buena familia y que tenían un vestuario lujoso al uso chino. Ellas habían llegado en la cámara de la fragata *Winged Racer*³⁰, es decir la tercera expedición de la empresa. Efectivamente ese barco había llegado hacía poco tiempo, no era una nave chica pues tenía 1700 toneladas de registro. Junto a esas niñas habían arribado 730 culíes, todos los cuales partieron hacía al menos tres meses del puerto chino llamado Swatow, en la provincia sureña china de Guandong.

Pocos días después en ese mismo diario se avisaba que se había encontrado un chinito de 11 a 12 años, posiblemente cimarroneado, tenía cara redonda con una señal en la frente, llevaba camisa azul, pantalón de casimir oscuro, medias negras y zapatos del país (peruanos, no chinos). Al niño, que se negaba decir quién era su patrón, se le encontró en la chacra de Cueva. Por último, se precisaba que la persona que se creyese con derecho a él podía buscar al Sr. Ugarte que residía en los altos de la calle de San José, actualmente 3era. cuadra del jirón Junín³¹.

En el mismo diario y en el mismo año una persona a la que se le había fugado su culí ofrecía una buena gratificación a quien lo entregase. El chino buscado era un adolescente de 13 a 14 años y era posible que se hubiera ido a las chacras de la portada del Callao; igual que el cimarrón anterior llevaba pantalón y camisa oscuros y tenía puestos zapatos del país.

Dos meses después la misma empresa Lomer y Cía., deseaba traspasar 9 chinos y una chinita de diez años³². Es posible que en esos instantes solo le quedara una de las niñas que antes estuvo ofreciendo, en tanto la otra ya había sido entregada a su nuevo patrón.

De manera parecida y fácil se puede hallar similares noticias en las que la particular característica de los fugados o los traspasables (de un patrón a otro patrón con pago de por medio) eran niños o adolescentes. Damos dos referencias en ese mismo año: un chino de 14 o 15 años se había fugado en

29 *El Comercio*, Lima, miércoles 3 de diciembre de 1856, año XVIII, N° 5205, p. 1.

30 *El Comercio*, Lima, jueves 3 de abril de 1856, año XVIII, N° 5000, p. 2

31 *El Comercio*, Lima, sábado 17 de mayo de 1856, año XVIII, N° 5037, p. 1.

32 *El Comercio*, Lima, 9 de junio de 1856, año XVIII, N° 5056, p. 1.

La noticia en su integridad dice lo siguiente: «PERDIDA DE UN CHINITO DE 11 á 12 AÑOS. De la calle de Mercaderes se ha extraviado un chinito de buena cara, vestido de calzón de mahom y blusa azul, trenza cortada. La persona que de razón de él o lo presente a su patrona la señora Da. Micaela Lozano de Blanco que vive en la misma calle recibirá una buena gratificación, pues con motivo de ser de los últimamente llegados a los Sres. Lomer y Ca. no habla absolutamente castellano».

junio, se llamaba Juan y llevaba sombrero de paja de Guayaquil³³; en ese mismo mes se traspasaba la contrata de un adolescente culí de 13 a 14 años³⁴.

En estos casos no interesa de la nave en que hubieran llegado simplemente porque para todos los negociantes de «sangre amarilla» era admitido que consiguieran y vendieran niños y adolescentes asiáticos así como durante siglos anteriores era admitido traficar niños y adolescentes africanos.

No deja de llamar la atención que niñas de 9 años estuviesen en una barca chinera, y que se encontraran bien ataviadas, que fuesen «de buenas familias», y a pesar de todo ello se encontraran acompañadas de 730 culíes —donde había de todo—, transportados no en las cabinas como ellas sino encerrados en el entrepuente, que casi era una cárcel en un barco que flotaba. ¿Cómo se las obtuvo, qué mecanismos y condiciones transaccionales facilitaba obtenerlas? ¿Cómo era posible lograr permiso para subir en el puerto de Macao a un clíper chinero a criaturas mujercitas que ni estaban en la pubertad? ¿Cómo ya en Lima una empresa podía ofertarlas indicando en un diario, como un elemento que facilitaba la transacción comercial su corta edad, que tenían 9 años, y que enseguida no saliera una nota reclamando por este asunto? Todo esto para los actuales tiempos sería inadmisibile. Creemos sin embargo tener una respuesta ante este conmovedor asunto y otros similares: eran parte de la mentalidad esclavista que no había cambiado ni en la población ni en los diarios ni en los lectores de los diarios; simplemente era el continuum de varios siglos del tráfico mundial negrero (y no solo de África) que permanecía endurecido, encallecido, casi inalterable que ni la ley de manumisión removió esta manera de pensar y obrar, ya que hasta la ley chinera de 1849 lo consentía con una indicación precisa, *se admitía colonos de 10 a 40 años*.

33 *El Comercio*, año XVIII, N° 5057, Lima, martes 10 de junio de 1856, p. 1.

34 *El Comercio*, año XVIII, N° 5067, Lima, sábado 21 de junio de 1856, p. 1.

