

Culíes amotinados intentan regresar a China

Por

Humberto Rodríguez Pastor

Publicado el 09-07-2019 en Tusanaje.org



Una vez que una barca con culíes llegaba al Callao sus contratos –firmados en China– eran traspasados a quienes los solicitaran. Salía la noticia en los diarios y los interesados, por lo general hacendados costeños, llegaban a acuerdos con los consignatarios. Finalizado el trato, los patrones en cualquier medio de transporte, incluyendo naves de menor calado, llevaban a los chinos a su lugar de destino: hacienda, casas (servidumbre doméstica), talleres, negocios, etc.

Sucedió en febrero de 1868 que la barca Cayaltí de bandera peruana transportaba 50 culíes con contratas. Iba del Callao a un puerto del norte a solo dos días, seguramente a Eten en Lambayeque. Es posible que ese grupo fuera parte de un grupo mayor de 653 culíes desembarcados en el Callao el 2 de febrero en la fragata portuguesa *Pedro de 1* 484 toneladas de registro (TR).

La barca Cayaltí solo tenía 198 TR y en anteriores ocasiones hizo al norte traslados similares. Así fue el 4 de octubre de 1866 cuando iba a Huanchaco y a Pacasmayo, su capitán era J.H. Luz, la carga estaba destinada para alguien de apellido Barrera, y conducía 104 colonos asiáticos.

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

Luego de todo esto los chinos -sin conocimientos de navegación marítima ni de sus instrumentos como el compás que los orientaran-, condujeron la barca en dirección oeste con el fin de llegar a China. Después de 73 días llegaron mucho más allá, estuvieron cerca de las islas Kurile (en Rusia-asiática), pasaron al mar Ochotsk (Ojotsk) donde llenaron sus barriles de agua. Toda esta región es muy fría por su cercanía al Polo Norte. Los insurrectos tomaron rumbo al norte y anclaron en Sand Sprit en Northealt el 23 de abril. El dueño de la barca y su sirviente que estaban prisioneros fueron echados a tierra. La nave con los chinos continuó rumbo al oeste. Los balleneros del lugar opinaban que esos chinos no podrían continuar viajando pues sus velas estaban despedazadas, eran escasas las provisiones que les quedaban y no tenían conocimientos náuticos.

Durante algunas semanas el dueño y su sirviente pudieron soportar el hambre y el rigor del clima por haber encontrado indios (nativos) amigables – posiblemente algún grupo chucchi- que los llevaron a bordo del Sea Breese [1].

Durante los años del tráfico humano a Perú y a Cuba -1850 a 1874- no fueron extraños los amotinamientos y los naufragios con muerte de muchos culíes incluso de capitanes y la tripulación. De todo esto un cónsul peruano de Macao opinaba que eran tan frecuentes *que ya ni sensación producen*.

Este caso en el Cayaltí es bastante especial, sucedió frente a nuestras costas en una nave caletera. El amotinamiento muestra el desacuerdo de los chinos, viajeros forzados, que ante una circunstancia de menor control deciden sublevarse y buscar el retorno a su Celeste Imperio. De todas maneras hay que tener en cuenta que en estas naves los que subían eran personas que, como alguien dijo: *no tienen la menor idea del fin al que se les destinará...* incluso podían subir instigadores *del desorden y la rebelión*.

Referencias

- [1] Parte de esta información apareció en el diario **El Nacional** de Lima el 10 de diciembre de 1868 y había sido traducida del Start Herald de Panamá.