

Chinos y Canacas

Por Manuel Zanutelli Rosas

La inmigración de chinos que se realizó en nuestra patria en el siglo pasado, tuvo caracteres de explotación y servidumbre. El drama envolvió a poco más de cien mil culíes, colonos o simplemente esclavos, comenzó en 1849 y se prolongó hasta la década de 1880.

Muchas fortunas crecieron entonces con los modestos trabajadores que desde las colonias portuguesa de Macao o inglesa de Hong Kong, se embarcaron rumbo al Perú en busca de una vida mejor y lo único que encontraron, en la mayoría de los casos, fue hundirse en la desesperación y la locura. Hubo chinos que para librarse del infierno en que vivían —de la inmisericorde situación en que los tenían sus amos— se suicidaron.

Vinieron en barcos abarrotados, sin espacio para movilizarse, casi sin alimentos, en medio de una promiscuidad inconcebible y repugnante. Sus necesidades fisiológicas las hacían en el mismo lugar donde eran situados, lo que daba por resultado que muchos enfermasen y tuviesen que ser echados por la borda apenas acababan de morir (1). La travesía de Macao al Callao —lenta, tediosa, interminable— duraba, aproximadamente, cuatro meses. Cuatro meses en que deglutían una pequeña porción de arroz y a veces un pedazo de carne; en que eran raras las oportunidades que recibían de pie sobre la cubierta un poco de agua para bañarse; cuatro meses sin sol, sin aire puro, sin ropa limpia; cuatro meses de zozobra, de látigo, de pánico, de tantas cosas. Como no siempre eran mansos los culíes, reaccionaban contra el capitán y contra la oficialidad, a quienes hubo ocasiones que dieron muerte.

¿Dónde trabajaban cuando las embarcaciones arribaban al Callao? Los conducían a las haciendas y fundos de la costa, les daban un pan-

1 La vida de los culíes a bordo ha sido relatada, en toda su patética realidad —con abundante información de primera mano— por Watt Stewart en su libro *La servidumbre china en el Perú* (Lima, 1976). Figura en el capítulo III titulado "La travesía del Pacífico".

talón y una camisa y los esparcían en galpones. Laboraban desde las primeras luces del alba hasta el crepúsculo vespertino, y descansaban tres veces al año, "para las festividades del año nuevo chino". Ningún culí debía ser empleado en la extracción de guano en las islas, según su contrato que duraba ocho años, pero se hacía caso omiso a lo pactado y llegada la ocasión de falta de mano de obra en las islas, se les enviaba prácticamente a una muerte segura.

Chineros notables fueron Domingo Elías, a quien en nuestra historia se le conoce como "el hombre del pueblo"; José Canevaro, italiano de conocida progenie; Henry Meiggs, constructor de ferrocarriles; Emilio Althaus, Juan Ugarte, Juan Rodríguez, José Sevilla...

Destaquemos algunos aspectos de lo que sucedió, en diferentes años del siglo pasado, con los inmigrantes chinos.

Una barca "chinera"

La barca nacional "Carmen" era capitaneada en marzo de 1857 por el genovés Luis Camogli. Desplazaba 343 toneladas y era propiedad de Pedro Denegri, dueño también de la "Petronila" y "Santiago" y del bergantín-goleta "Carolina" (2). El 9 de ese mes naufragó en su travesía de Suatao al Callao, con 260 chinos contratados para trabajar en nuestro país, según el informe del cónsul en Hong Kong, Nicanor Tejerina, publicado en las páginas de "El Comercio" el 18 de julio de 1857.

La embarcación se fue al fondo del mar no a causa de vientos fuertes ni de temibles temporales, sino por un voraz incendio provocado por un grupo de culíes. Leamos cómo fue la tragedia.

"El domingo 8 de marzo a la altura de la gran Natunas, de 7 a 8 de la noche, el intérprete advirtió al capitán que los culíes proyectaban una revuelta e intentaban tomar el buque, pero fueron forzados a descender al entrepuente. A la mañana siguiente entre siete y ocho culíes subieron a cubierta y permanecieron tranquilos hasta que la tripulación fue a almorzar. Algunos chinos fueron al lado de la proa y derramaron una cantidad de paja encendida en la bodega; la cual cayó en las camas (colchones de paja). La tripulación se armó rápidamente

2 Luis Camogli se había casado, en octubre de 1850, en Lima, con Petronila Denegri Valega, hija de Pedro Denegri y de María del Carmen Valega. Documento de gran interés es el pliego matrimonial iniciado por Camogli ante la curia eclesiástica el 27.09.1850, para contraer matrimonio con Petronila Denegri. Archivo Arzobispal.

y los chinos fueron forzados a bajar al entrepuente. El capitán procuró arrojar fuera de su bordo la pólvora del buque y entonces se contrajo a extinguir el fuego, cerrando las escotillas; pero todo fue en vano; las llamas se apoderaron rápidamente de todo el buque, permitiendo únicamente echar al agua dos botes. El capitán, oficiales de mar y tripulación —en total catorce— y siete pasajeros, habiendo podido recoger algunas armas pero sin agua ni provisiones, abandonaron el buque”.

Luis Camogli, el capitán, al volver a la nave en uno de los botes —no para abrir las escotillas y liberar a los chinos— por algo que sirviese de velas, encontró la muerte al caerle los palos de una jarcia, y desapareció entrampado en su propio infierno; con él sucumbieron tres chilenos, dos italianos, un griego y cuatro personas más. No era un caso aislado; todos los capitanes fueron siempre arbitrarios, impusieron su propia ley, y eso les ganó el odio de su carga humana (3). En el otro bote se salvaron el piloto, cuatro tripulantes y siete pasajeros, entre ellos los peruanos Atanasio Candamo, Manuel Rivera y Tomás Collazos. Todos los chinos perecieron.

La barca “Carmen”, años antes (octubre de 1852) había sido capitaneada por Giuseppe Garibaldi cuando el gran condotiero de la unificación italiana estuvo en el Perú. Llevó guano a Cantón, arrumbó a Manila, siguió la derrota hacia el Callao y caleteó en puertos de nuestro litoral. Por aquel tiempo, a pesar de las reparaciones que se hicieron a la “Carmen”, ya estaba en condiciones poco marineras; según el gobernador del Callao, general Alejandro Deustua, tenía sólo “media vida” que se acortó por las circunstancias anotadas.

En las guaneras del sur

El 8 de octubre de 1878 decía el diario “El Peruano”, en su columna editorial que la prensa local había hecho mucho ruido, al asegurar que los dueños de los fundos y las haciendas trataban mal a los tra-

3 El 10 de julio de 1850 la Comandancia General de Marina decía al ministro de Guerra y Marina que a las once de la noche del día anterior “el patrón de la falúa de guardia en la isla de San Lorenzo participó a esta comandancia que el capitán de la fragata inglesa **Montagu**, fondeada en dicho punto y que tenía a bordo los chinos últimamente llegados a este puerto pedía auxilio a la corbeta inglesa **Dédalos**, diciendo que dichos chinos se habían amotinado”. Personal del **Rímac**, **Guise** y capitania de puerto subió a cubierta de la **Montagu**. El piloto del buque “contra quien era la sublevación había salvado en un bote, saliendo por las portas de la cámara”— señala el informe, y agrega que los chinos se quejaron “de que el piloto los trataba mal, que no les daba de comer y les pegaba”. (**Capitanías de puerto**.— Comandancia General de Marina. Año 1850, documento 31, folios 134 y 135. Archivo naval).

bajadores chinos. El vocero oficial ponía de manifiesto que todo era falso, y que además "se les alimentaba sin economizar, a fin de tenerlos contentos; se les pagaba con religiosa puntualidad; se les atendía con solicitud y cariño cuando estaban enfermos y se les protegía cuando terminaban sus contratos".

Sin embargo, se ha demostrado con documentación irrefutable cómo eran explotados de sol a sol y cómo para la mayoría de culíes la muerte significaba una liberación. Señalemos su paso por las islas guaneras y por los depósitos del sur.

El gobernador de las guaneras radicaba en Pabellón de Pica (departamento de Tarapacá). Desde allí extendía su vigilancia al submundo de los chinos —de largas trenzas, vestidos con ropa de bayeta y calzados con alpargatas— cuyo quehacer cotidiano se desarrollaba en los puertos de Huanillos y Punta de Lobos o Caleta Blanca, así como —a milla y media de la costa— en los islotes llamados de los Pájaros. El ritmo de trabajo, o de producción, era señalado por el gobernador a través de algunos jefes quienes delegaban el cumplimiento de sus órdenes en empleados del fisco, y éstos a su vez en caporales chinos que se ensañaban con sus mismos hermanos de raza.

Era común que los culíes, entre faena y faena, peleasen entre ellos. A veces se originaban muertes, como sucedió el 30 de octubre de 1877 (4). Se enfrentaban a puñaladas porque la situación era tensa; porque muchas esperanzas se habían truncado, y porque, embriagados, perdían el control. Unos eran denominados Achón, otros Amán y no pocos Afón; caso que no solía suceder cuando laboraban en las haciendas, donde era común que el capataz les pusiese el nombre de Juan o Pedro y, por adopción, el apellido del contratista.

Los buques nacionales debían embarcar el guano "ensacado y pesado", pero los empresarios se negaban a adoptar tal sistema, alegando que los sacos eran "excesivamente costosos" y que además en las islas y en los depósitos se acostumbraba que "el cargío (sic) se haga a granel". ¡A pleno sol, a punta de lampa, con escasa agua para saciar la sed, realizaban su diaria y, a no dudarlo, infernal tarea! El polvillo del guano se filtraba hasta los pulmones, enfermaban y morían. Así encontraban la paz quienes, como ellos, no la habían tenido tampoco ni en Cantón, ni en Hon Kong, ni en Macao.

4 Cfr. Libro copiador *Guaneras*, folio 125. Archivo naval. Es importante, también el libro copiador N° 132.

El 21 de noviembre de 1877 a los 452 chinos que trabajaban en los depósitos de Pabellón de Pica y Punta de Lobos se les proporcionó ternos para que se vistiesen. No se explica si a cuenta de sus salarios, o como una gracia del Estado. Generalmente lo que el culí solicitaba era descontado de sus magros ingresos; pudo ser el caso de la ropa, uno más de su larga lista de endeudamiento que imposibilitaba el término del contrato en el tiempo pactado. En cuanto a alimentación ésta era elemental, compuesta de charqui y papas. A las guaneras del sur se les abastecía de víveres desde el puerto de Iquique. Pero eran productos caros, de precios alzados. Para modificar tal situación la compra se realizaba a veces a los buques que anelaban cerca a las islas.

Sólo cuando los chinos —cumplido su compromiso de trabajo en las haciendas o en las islas— se empleaban como domésticos, empezaban a tener algo de paz que los proyectaría más tarde al mundo del pequeño comercio, y en contados casos a una situación económicamente sólida en su medio. Algunos lograron con el tiempo destacar en las actividades comerciales, como se aprecia en el *Directorio de Lima para 1879 - 1880*, impreso por Enrique Elmore y Rodolfo L. Holtig.

Quintín Quintana

Los chilenos que en enero de 1881 empezaron a avanzar hacia Lima desde el valle de Ica, creyeron, en determinado momento, estar viviendo una pesadilla. Muchos quizá atribuyeron lo que veían, lo que estaban viendo, al exceso de vino o a sus agotadoras y constantes marchas. Cientos de chinos flacos, macilentos, vestidos miserablemente —camisa y pantalón de tela basta, ojotas (en otros casos alpargatas) y sombrero de paja— los saludaban a gritos, saltaban de contento y les hacían señales amistosas. Más que seres humanos parecían espectros. Se volcaban a los caminos desde los cañaverales y de los sucios galpones que les servían de aposento, decididos a seguirlos. Y así lo hicieron: fueron guías, cargadores, cocineros y hasta ambulancieros. El jefe de los culíes era un chino con muchos años de residencia en el Perú, de nombre Quintín de la Quintana, o simplemente Quintín Quintana (5).

5 El apellido de la Quintana era muy conocido en Ica. Destacado hacendado del lugar fue Antonio Nazario de la Quintana. Su hija Isabel de la Quintana Pedemonte se casó con Domingo Elías, con quien tuvo doce vástagos, entre hombres y mujeres: una de estas, llamada Rosa, contrajo matrimonio con el contralmirante Lizardo Montero en octubre de 1870. (Véanse: Testamento de Domingo Elías, suscrito ante el notario Manuel de Uriza el 5 de setiembre de 1864; protocolo 986, folio 1388. Archivo General de la Nación.— Pliego matrimonial de Lizardo Montero y Rosa Elías de la Quintana, iniciado por ambos el 13 de setiembre de 1870. Archivo Arzobispal.— Testamento de Rosa Elías de Montero, otorgado ante el notario Felipe S. Vivanco el 16 de mayo de 1881; protocolo 1037; folio 931 v. Archivo General de la Nación.)

¿Traidores? ¿Malagradecidos con la tierra que los acogió? Creo que nada de eso. Poseo decenas de fichas de cómo fueron tratados en nuestro país. Con ellos se cometieron toda clase de excesos y arbitrariedades. Leamos lo que denunció el diario "El Nacional" el 27 de agosto de 1869: "Hoy se han presentado a la Intendencia de policía cinco asiáticos, peones de la chacra Desamparados, manifestando que el dueño del fundo los obliga a realizar trabajos superiores a sus fuerzas; que el alimento que se les da es muy mezquino y de la peor calidad; que habiendo uno de ellos acosado por el hambre tomado unas tres o cuatro papas, fue horriblemente flagelado por el mayordomo de la chacra y después por el dueño de ella. Los asiáticos pintan con vivos y animados colores los maltratos de que son víctimas".

Parece que nada cambiaba a pesar del tiempo, que todo seguía igual. Un prestigioso vocero periodístico, "La Patria", en su edición del 20 de febrero de 1879 informaba al público: "Ayer se presentó en la Intendencia de policía, con cadenas en los pies, el asiático Alen, quejándose de que hacía ya un año que el dueño de la hacienda Encalada lo tenía con esas prisiones... El delito por el que se castigaba a ese infeliz, según su propia confesión, era porque siendo ya libre se negaba a contratarse nuevamente para las faenas del campo".

Era natural entonces que Quintín Quintana decidiese luchar por sus hermanos de raza, quienes en una ceremonia que para ellos era solemne, mataban un gallo, bebían su sangre y juraban obedecerle (6).

¿Qué pasó después con Quintín Quintana? Se olvidó que era un campesino, rehuyó también las actividades de vendedor al menudeo tras un mostrador y siguió otros caminos. Una nota de "La Bolsa" (27.03. 1882) es muy ilustrativa: "Estando comprobado con numerosos informes que el asiático Quintín Quintana, ha tenido funcionando públicamente una casa de juego en la calle Ya Parió N° 104, burlando las disposiciones del artículo 5° del Reglamento de moralidad pública y policía correccional; decreto: Condénese al asiático Quintín Quintana a pagar una multa de cincuenta pesos de plata y a cerrar su establecimiento del Odeón en la calle Ya Parió N° 104. Hágase efectiva la multa..."

El callejón de Otayza

Estaba situado en la calle del Capón N° 158 y llegó a cobijar nada menos que a mil personas. Lo habitaban exclusivamente chinos, de trenzas y de caminar como a saltitos, convertidos en comerciantes,

6 Consúltese al respecto la colección documental que sobre la guerra del Pacífico publicó Pascual Ahumada Moreno, tomo III, pp. 405 a 407.

en operarios, en cocineros y hasta en truhanes o fulleros; había de todo, "macacos" (así se les llamaba) de orden y tipos aviesos, acostumbrados a la bullanga, al malvivir, deteriorados por el alcohol, el opio y el resentimiento.

En el callejón de Otayza (de Luis Otayza, su dueño) eran frecuentes los desórdenes a causa del juego de envite, por lo que el comisario del cuartel 2º tenía que intervenir enérgicamente en resguardo del orden y moralidad. En diciembre de 1883 estaba arrendado a los ciudadanos José Manuel Zagal y Manuel Delgado; citados ante la policía manifestaron que lo habían subarrendado "a muchos chinos", y declinaban por lo tanto cualquier responsabilidad.

El gobierno se vio precisado a nombrar una comisión formada por los doctores Joaquín Capelo, Ignacio de la Puente y José Félix Castro para que lo visitase. Evacuaron un valioso informe —publicado en "El Comercio" del 18.12.1883— que nos presenta un submundo de zahurdas, cuartitos, pocilgas, distribuidos "en distintas direcciones, con la mayor irregularidad, formando un verdadero laberinto". Cañerías rotas, tabiques por todas partes, cochambre y mugre; pero, sobre todo, opio tras los biombos, opio a discreción.

Decía el informe: "En esta casa, que con más propiedad puede considerarse como una población asiática, se encuentra toda clase de talleres, carpinterías, herrerías, zapaterías, cigarrerías, pastelerías, lavanderías, molinos de arroz; hay fondas, encomenderías, casas de préstamo, casas de huéspedes, salones numerosos para fumar opio y otros cómodos y espaciosos destinados exclusivamente para el juego que, a juzgar por las numerosas mesas y bancas, debe hacerse en grandes proporciones".

Años más tarde el callejón de Otayza desapareció para dar paso a una calle que llevó, o lleva, el nombre de Billinghamurst.

En el mismo sector quedaba el teatro chino con sus manifestaciones artísticas típicas. Ya por aquel tiempo —los últimos veinte años del siglo pasado— la mayoría de chinos había logrado superar su condición de culíes. Gente de singular capacidad para el trabajo, terminó incorporándose a la sociedad peruana.

CANACAS

La introducción de mano de obra polinesia —destinada a los fundos y haciendas de la costa peruana— se autorizó por ley del 15 de enero

de 1861. A partir del año siguiente los polinesios o *canacas* (7) empezaron a desembarcar en nuestro primer puerto. Sin embargo, no todos arribaban de buena voluntad, por decisión propia, porque hubo casos en que fueron arrancados de sus pueblos violentamente. El capitán de la fragata "Empresa", con el fin de enriquecerse empleó este medio, aunque terminaría por confesar su delito.

Muchas personas de poder económico vieron en los *canacas* una forma de acrecentar su fortuna. En una carta enviada desde Lima a París por José Antonio Barrenechea a su compadre Manuel Ortiz de Zevallos, fechada el 29 de abril de 1863, le decía: "la especulación a que muchos se han lanzado a traer polinesios, nos cuesta ya muchísimas molestias. Asegúranme que nuestros buques han cometido atrocidades inauditas". Le agregaba en otro párrafo: "la inmigración no vale nada, porque los tales polinesios son casi salvajes y la mayor parte muerte de enfermedades o de pesar" (8).

En el Callao eran vendidos "cual si fuesen esclavos", en subasta pública, sin que las autoridades dijeran nada. El 17 de diciembre de 1862 el gobierno expresa mediante oficio, al prefecto de nuestro primer puerto, que es su obligación poner freno al abuso que se comete con los colonos. Se ha recibido, le dice, "nuevos avisos en que se le asegura que a los de menor edad y aún a los mayores, se les vende públicamente en 200 ó 300 pesos" (9).

El pésimo trato, el clima y las enfermedades en poco tiempo redujo su número de manera alarmante. El Encargado de Negocios de Hawai había protestado (9 de octubre de 1862) ante el gobierno. El 28 de abril de 1863 se prohibió la inmigración de "colonos asiáticos"

7 "Canacos o Kanaks.— Nombre que se dan a sí mismos los naturales del archipiélago de Hawai, y que en lengua polinesia equivale a autóctonos. Los europeos lo aplican también a otros indígenas de Polinesia y de Micronesia. En este sentido constituyen una raza de origen malayo, pueblo del cual conservan el tinte cobrizo, los cabellos lisos y negros, labios gruesos, carácter belicoso y aventurero e instinto supersticioso. Hábiles marinos han ido ocupando las islas Pomotú, las Marquesas, Tahití, Nueva Zelanda, Fiji y Tonga. Como todos los pueblos belicosos, el canaco es orgulloso; sensible a los buenos tratos y violento. A diferencia del chino, reconoce la superioridad del blanco, a quien imita fácilmente en sus cualidades y defectos. Son indolentes o laboriosos, según lo exigen sus necesidades" (De la *Enciclopedia Universal Ilustrada*.— Barcelona, tomo X, Espasa Hnos.)

8 En José Antonio Barrenechea, 1829-1889. Su vida y su obra, por Raúl Porras Barrenechea. Lima, 1929, pág. 111.

9 Cfr. La condición jurídica de los extranjeros en el Perú, de Félix Cipriano Coronel Zegarra. Lima. 1872, págs. 32 y 33 del apéndice.

(¿eran colonos?), porque el escándalo de tal tráfico humano alcanzaba cada vez mayor dimensión.

Para repatriarlos fue contratada la barca nacional "Adelante", en octubre de 1863, pero según dijo el capitán, en plena navegación "se desarrolló a bordo una fuerte epidemia de viruelas". Puso rumbo a la isla de los Cocos (Costa Rica) y como quien se aligera de lastre los abandonó a su suerte, con algunos víveres, carpas y palos. Vivían 230 de los 429 que salieron del Callao. Pero débiles a causa del mal que padecían, sin medicamentos y sin alimentación adecuada, estaban destinados a desaparecer. El capitán de la "Adelante", con su tripulación enferma, no estuvo mucho tiempo en la isla; sólo el necesario para buscar un lugar que sirviese de albergue a los polinesios. Se hizo a la vela "para el puerto de Punta Arenas en la América Central en que fondeamos el mismo mes" (10).

La ballenera "Active" que pasó por allí dio la voz de alarma apenas llegó a puertos peruanos. El oficio del 9 de noviembre de 1863, firmado por Carlos Castro, excomandante del vapor de guerra "Rímac", por entonces capitán de puerto de Tumbes es muy importante para este caso. Está dirigido al prefecto. Le dice: Que "el cónsul de los Estados Unidos, residente en este puerto, con fecha 4 del presente mes me dirigió una nota oficial, comunicándome que el capitán Blacke, de la barca ballenera norteamericana *Active* que en ese día había fondeado en él con procedencia de las islas de Cocos, a donde había tocado para tomar agua; le había informado que el 20 de octubre ppdo. salía de las citadas islas y que había dejado en ellas 200 canacas, resto de 400 que llevó un buque que salió del Callao contratado por las autoridades de ese puerto, los cuales habían sido botados en el mencionado punto sin provisiones de ninguna clase y desnudos, y que muchos se estaban muriendo a consecuencia de una peste que había desarrollado entre ellos; que el referido capitán Blacke hizo todo lo que pudo en favor de los canacas y que estuvo muy poco tiempo con ellos. Después he sido informado por el mismo capitán que el buque conductor fue la barca peruana *Adelante*. El señor cónsul se dirigió a mí, a fin de que haga cuanto pueda en favor de estos individuos, haciendo que

10 Cfr. Capitanías de Puerto, año 1863, documentos 105, folio 214. Archivo naval. Hay una relación pormenorizada del suceso, firmada por el capitán de corbeta Gaspar Ezcurra, dirigida al Comandante General de la Marina. Ezcurra acompañó al capitán de la "Adelante" —cuyo nombre no se cita en el documento— para supervigilar que la repatriación se cumpliera a cabalidad. Dificultades a bordo, como las que se acaban de señalar, hicieron imposible un final feliz.

esta noticia llegue a conocimiento del Gobierno para que disponga lo conveniente" (11).

Fue entonces cuando el "Tumbes" salió, a toda vela, desde Paita al mando del capitán de corbeta Juan Pardo de Zela. En su informe (12) diría que sólo halló a 38 polinesios de ambos sexos y a otros "ocho individuos de diversas nacionalidades abandonados por dicho buque". Todos los demás estaban muertos.

¿Cómo era la isla de los Cocos? Según la versión del capitán de corbeta Juan Pardo de Zela, era así: "Se halla toda cubierta de árboles, tiene muchísima agua y muy fácil para embarcarla, la pesca es tan abundante que en dos horas se tomó lo suficiente para toda la tripulación del *Tumbes*; además hay muchos cerdos, pájaros, gatos y ratas; y en la parte montuosa... se encuentran algunas raíces y frutas; sin embargo, a pesar de estos recursos han muerto de hambre algunos polinesios. Los pasajeros y marineros de la *Adelante* me dijeron que esa gente no quería tomarse el trabajo de buscar alimento y se dejaba morir porque su excesiva pereza no le permitía hacer un esfuerzo por su conservación. Así es que los pocos que existían, se hallaban tan débiles que casi no podían andar, haciendo un notable contraste con los ocho individuos citados y sus mujeres (que) se hallaban sanos y robustos".

No era gente perezosa, sino enferma. Extremadamente débil y agotada por el viaje.

Otra nave a la que se encargó la misión de conducir *canacas* a Oceanía fue la goleta chilena "Ellen Elizabeth". A cargo de ella se puso al alférez de fragata Francisco González (13). El 7 de abril de 1864, informa desde el Callao al Comandante General de la Marina que ha fondeado a las 7.30 a.m., de vuelta de su viaje a las islas de Polinesia, hacia donde condujo 154 isleños, "con el fin de ser desembarcados en las (islas) de su nacimiento. El viaje de ida hasta las de Nucunu, Arosai, Tamana, Tepeturuca, Numuch Yonotua fue de 48 días, en el que se lamentó la muerte de trece isleños; y el regreso de 73 días".

Lo mismo hizo el bergantín "Bárbara Gómez", de cuya dotación formó parte el alférez Guillermo Black para vigilar que fuesen conducidos a su destino. Levó anclas del Callao el 18 de agosto de 1863,

11 Carpeta N° 65, legajo 17, documento 65, año 1863. Archivo Histórico Militar.

12 Vapor "Tumbes", año 1863, documento 36, folio 75. Archivo naval.— Libro copiador N° 387, folios 84 v. y 85. Archivo naval.

13 Capitanías de puerto, año 1863, doc. 104, folio 211. Archivo naval. Id., 1864.

con 358 *canacas*. Fallecieron 307 de viruela, enfermedad que hizo crisis en plena navegación. A los restantes 51 los desembarcó en la isla de Rapa. Black tuvo la mala suerte de contagiarse de viruelas, pero superó la enfermedad.

Los canacas que se emplearon como dependientes tampoco tuvieron existencia sosegada. En "El Comercio" del 21 de octubre de 1864 se da cuenta de la fuga de uno de ellos, se da su filiación y se expresa que "la persona que lo tenga o sepa de su paradero está obligada a denunciarlo a la Intendencia".

Tal fue el vía crúsis de los polinesios en el Perú.