TRÁFICO Y EXPLOTACIÓN DE SERES HUMANOS: COOLIES

ELISA GÓMEZ PEDRAJA

A MODO DE PRESENTACIÓN.

Seguramente casi todos hemos podido ver, en películas antiguas, principalmente norteamericanas, criados chinos con sus coletas en casas de familias importantes, trabajando como cocineros en Haciendas y similares. Recuerdo ahora a Lee, el chino que se hizo cargo de Aaron y Caleb, los mellizos de Cathy, en la película "East of Eden", basada en la novela de John Steinbeck. Lee cuidó de los bebés cuando los abandonó Cathy, su madre; cocinaba para ellos, les vistió como pequeños chinitos, les dejó crecer el pelo y les peinó con una coleta. Allí, en aquella casa, cuidando de ellos, trabajaba cómodamente y mandaba muchísimo. Comentando lo anterior con un amigo, me puntualizó que "el cocinero de la serie "Bonanza" también era un chino". Bueno, yo no creo que vi mucho de esa serie, o al menos no lo recuerdo, pero ahí lo tienen como referencia.... Lo que sí es evidente es que las cosas no fueron así de fáciles para todos los chinos en las Américas o al menos no lo había sido con anterioridad.

Hace pocos años, en el curso de una investigación que estaba realizando sobre navegación por el Pacífico, al revisar por curiosidad unos datos para ver el tipo de carga que trasportaban los barcos que a mediados del siglo XIX aún navegaban a vela hasta Filipinas y vuelta, ya terminados los viajes del Galeón de Manila, encontré lo que para mí resultó entonces una rareza: portaban "colonos" chinos entre sus mercancías, a veces en gran número, hasta varios cientos en cada viaje. Reseñaban en sus cargamentos tabaco, te, arroz, canela… y "colonos chinos". Estos barcos, fragatas y goletas principalmente, hacían sus viajes partiendo de la Península, desde Cádiz, Sevilla, o Santander… bordeando África y haciendo rumbo a Oriente una vez pasado el Cabo de Buena Esperanza. Y así hasta Filipinas. Allí descargaban las mercancías peninsulares que portaban, con las que negociaban. Desde allí, iban a Macao, donde ya estaban "almacenados" y listos para embarcar los colonos que iban a ser vendidos en América. Los cargaban y emprendían el regreso desde China, atravesando mares, cruzando estrechos, aguantando tempestades, tifones y calmas, y otra vez por el Cabo, hasta la isla de Santa Elena. Y después rumbo a Cuba, principalmente, o a Perú. Hacían otras

arribadas para abastecerse de comestibles frescos, agua y leña, pero solo las indispensables, porque los chinos les planteaban muchos problemas durante el viaje, amotinándose por querer evadirse.

Una vez descargados en La Habana o Perú los colonos chinos, como eran llamados, los armadores arreglaban sus cuentas y cargaban productos coloniales para transportar a la Península: azúcar, melaza, aguardiente y tabaco principalmente y otras varias mercancías ultramarinas. En casi todos los viajes llevaban también algún pasajero: religiosos, tropa y civiles, incluso cargos militares y comerciantes, así como la correspondencia en ambas direcciones.

La empresa naviera más importante haciendo estas "vueltas redondas" desde la Península a Filipinas, vuelta hasta La Habana y otra vez a Cádiz o Santander fue la de Ignacio Fernández de Castro, comillano de nacimiento, marino de profesión, con amplio número de hijos, yernos y familiares incluidos en el negocio y en el mando de los barcos y con un perfecto control de sus negocios hasta el final. Nunca llegó a tener barcos de vapor, sus goletas y fragatas navegaban a vela por todos los mares.

Era una empresa casi exclusivamente familiar en su control, en la que navegaban o atendían las diferentes delegaciones en varias partes del mundo miembros de la familia o personas muy allegadas, entre los que encontramos muchísimos apellidos de Comillas y su entorno.

¿QUÉ O QUIENES ERAN LOS COOLIES?

COOLIE: sinónimo de trabajador duro. (Peyorativo).
--Emigrantes compulsivos, "asiáticos", "mano de obra", "chinos", "contratados". "colonos"… Todas estas definiciones he hallado.

Eran ciudadanos chinos, procedentes principalmente del campo, que al ser reclutados se les ofrecía el pasaje y manutención durante el traslado, un sueldo de ocho pesos mensuales y un contrato por ocho años para trabajar en las plantaciones de caña de azúcar, principalmente en Cuba y Perú.

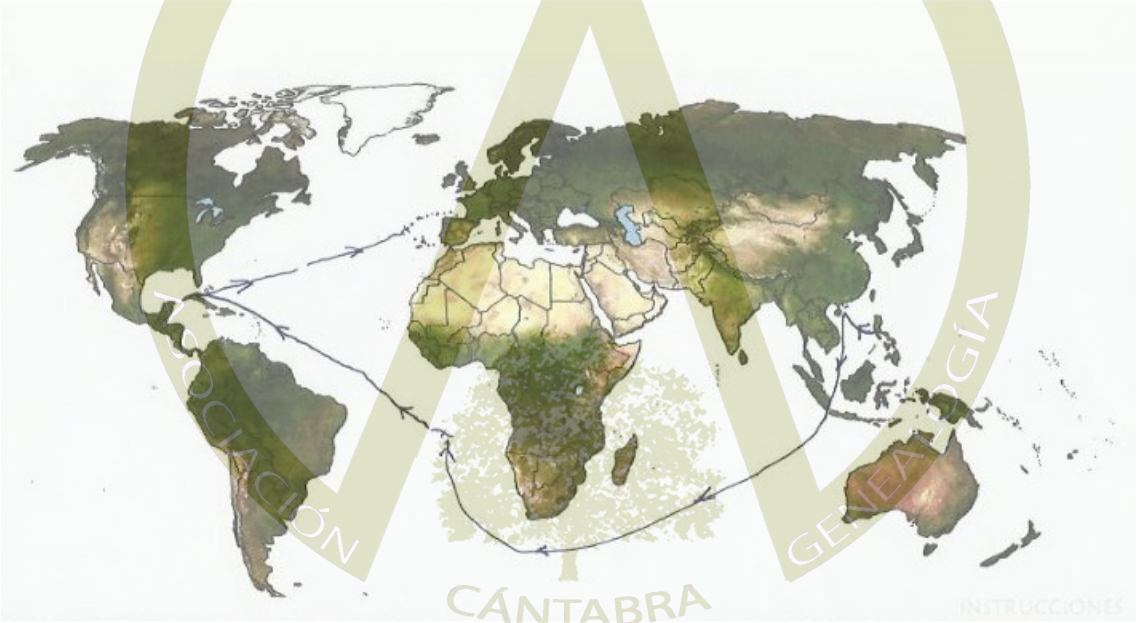
EL VIAJE.

Hacinados, en pésimas condiciones, sufriendo todo tipo de privaciones, con riesgo de contraer múltiples enfermedades, así era como viajaban. En un

principio, en barcos de vela. Después, casi en los últimos tiempos de este tráfico, en algunos barcos de vapor de navieras de varios países. A menudo había motines a bordo, con bajas tanto por parte de los chinos como de la marinería blanca. En una revuelta en la fragata "Encarnación", propiedad de la Naviera del cántabro Ignacio Fernández de Castro, en viaje de Macao al Perú, hubo 80 chinos muertos y bastantes más heridos. De la tripulación, murieron 3 miembros, y hubo 4 heridos más, incluido el capitán. (1)

El viaje hasta Perú duraba de media unos 114 días, con una mortalidad durante la travesía del 28%. La mortalidad en el transporte de esclavos africanos era del 10% aproximadamente, sensiblemente menor que entre los chinos, que no eran esclavos y que viajaban con contrato de trabajo como digo más arriba.

Se transportaron unos 250.000 chinos a Cuba, Perú y demás países azucareros de América latina.



En 1847 llegaron a Cuba los primeros colonos en el "Oquendo" y en el "Duque de Argle", aumentando su demanda en la isla a medida que decrecía el número de esclavos africanos. Un coolie de la expedición del "Oquendo" relató que en Macao les hicieron un contrato de trabajo por 8 años, con un ínfimo salario de tres pesos al mes. A fin de que se equiparan para su viaje, cuenta que a cada uno les proporcionaron doce pesos además de dos mudas, una camisa de lana y una frazada como dotación para el año, a descontar de su salario en cantidad de un peso al mes. El precio del pasaje y la manutención a bordo corría por cuenta del agente que los contrataba.

Una vez en tierra, estaba estipulada la comida que se les proporcionaría: Ocho onzas de carne salada (tasajo), maíz, y una libra de boniatos, bananas, o algunas otras raíces, o tubérculos. Si enfermaban, dispondrían de médico y enfermería pero si su enfermedad se prolongaba más de quince días, se les descontaría de su sueldo o se suspendía la asignación mensual.

Ese mismo primer año de tráfico de chinos, 1847, por un permiso especial se transportaron 600 colonos desde Macao a La Habana, y el día quince de octubre de 1849 arribaron los primeros 75 a Perú, estos con 4$ de sueldo mensuales. Pero el tráfico aumentó espectacularmente los años siguientes: las cifras totales que se barajan dan 42.501 solo entre los años de 1853 y 1859.

Podían ser cedidos o vendidos, revendidos, arrendados, prestados a otros amos, a otros "bateys", Ingenios o Haciendas; podían ser castigados, vejados, encadenados o apaleados hasta la saciedad o ser mantenidos sujetos con cepos. Podían ser nombrados y cambiados de nombre por sus amos, por los mercaderes y por la policía. Eran llevados a prisión, a trabajar en plantaciones, a bodegas o en el tendido de líneas ferroviarias, registrados como muertos, desaparecidos, o como contratados, todo al mismo tiempo. Para toda la vida los coolies eran propiedad de uno o muchos amos. Y además, por la carencia de mujeres y la negación de ellos a mezclarse con negros, condenados al celibato absoluto.

En 1860, a los agentes les costaba de 100 a 120 pesos "poner un coolie en Cuba", llevar un coolie desde Macao a Cuba. El precio en el mercado cubano alcanzaba entre 340-400 pesos. Eso sí: se pagaba por colono "vivo y no ciego", enfermedad que sufrían bastante a menudo. Puede comprobarse fácilmente que a pesar de la alta mortalidad, el negocio resultaba muy lucrativo.

El viaje duraba aproximadamente unos 168 días, y se registraba una mortalidad de hasta el 40% (Hay una referencia de que en uno de los viajes, de los 600 coolies transportados, llegaron vivos apenas unos 100 individuos)

En el monzón de 1868 salieron de Macao 7.351 coolies según datos de Mª Carmen Cózar. (2) Había un gran tráfico marítimo dedicado a este negocio.

Muy a menudo había motines a bordo, que provocaban la muerte de alguno de los tripulantes. Entre 1850 y 1872 se hundieron 34 barcos de

diferentes nacionalidades, con coolies a bordo. Por otro lado, entre 1847 en que aparecen los primeros datos del tráfico y 1874, se trasladaron a Cuba unos 140.000 coolies, de los que unos 16.000 murieron en el viaje. (3)

La opinión de Mark O´Neill en el "Macao Magazine", el 03.04.2012, no deja lugar a dudas. Dice así :

"Es una de las páginas más oscuras de la historia de Macao. Como resultado de prohibirse el negocio del opio absorbido por el Imperio Británico, grandes extensiones de la costa de China y algunas poblaciones del interior se vieron sumidas en la mayor pobreza. Paralelamente, al abolirse la esclavitud en los Estados Unidos en 1833, América demandaba mano de obra barata con lo que los esclavos africanos fueron sustituidos por coolies chinos".

Como podemos comprobar, los principales destinos de estos coolies fueron Cuba y Perú donde no existía aún la Ley abolicionista, por lo que la esclavitud aún era legal. A Cuba, principalmente destinados a las plantaciones de caña de azúcar, trabajando conjuntamente con esclavos africanos. Y en Perú trabajaron también en plantaciones de caña de azúcar y algodón, muchos en la construcción de ferrocarriles y en la extracción de guano, el mejor fertilizante que había en el mundo. Este último trabajo les causó múltiples enfermedades y principalmente ceguera, que les dejaba inútiles para seguir trabajando y ganando el indispensable salario.

Aunque como ya ha quedado reseñado, la mayoría de los historiadores fechan el comienzo del tráfico en 1847, ya antes, tan atrás como en 1806, los británicos habían enviado 200 chinos a Trinidad pero no es hasta 1847 que enviaron dos barcos a Xiamen a reclutar coolies. Los barcos regresaron con 979 chinos y esto es lo que se considera realmente, con interferencias, como comienzo del tráfico masivo de coolies.

El centro de reclutamiento hacia 1850 se estableció en Macao, ciudad en la que entonces existían unos diez lugares en donde podían mantenerles encerrados mientras esperaban a ser embarcados. Estos almacenes humanos eran llamados Piglet pens, cochiqueras. Hacia 1873 había ya unos 300 de éstos recintos y más de 30.000 personas involucradas en el tráfico. El gobierno chino recibía 1$ por coolie y otros 2$ de soborno. Desde 1871, Cuba y otros países suramericanos tenían delegaciones con sus representantes en Macao para tratar directamente con las autoridades los detalles de esta trata, manteniendo todo el tiempo que los chinos "eran

emigrantes voluntarios contratados" o, como la peculiar definición que he encontrado en un trabajo reciente: "emigrantes compulsivos" (4)

Los lugares en los que permanecían retenidos los chinos a la espera de embarque, los Piglet pens, estaban rodeados de altas vallas metálicas, y vigilados por policías de Macao, que a su vez contrataba incluso maleantes a fin reprimir a los coolies si se resistían o trataban de huir. Muchos habían sido reclutados con engaños: se les había ofrecido un sueldo que ni por asomo podían ellos conseguir en sus lugares de origen. Habían sido conducidos a Macao ya esposados, uniformados, e identificados con un número. Muchos iban encadenados al menos de dos en dos para evitar que huyeran. En sus ciudades y pueblos eran pescadores y pequeños agricultores, mayormente iletrados, aunque también reclutaron a algún maestro, que con algo más de cultura y dándose cuenta de la situación trataba de ponerles al día de lo que estaba acaeciendo. Algunos murieron por hambre y malos tratos, otros más se suicidaron. Si trataban de huir, se les ajusticiaba y su cadáver era arrojado a la vía pública, para escarmiento.

Los navieros dedicados a negocios en Filipinas tenían sus representantes o apoderados en Macao con el fin de realizar las oportunas transacciones, adelantándose a la llegada de los navíos de su compañía. De este modo controlaban la totalidad del negocio: desde la adquisición de los chinos en Macao, hasta su traspaso a los compradores en Cuba, incluyendo el traslado de éstos en sus propios barcos. Las ganancias eran pingües, aunque a veces, si no llegaban sus barcos a tiempo o hubiera otros problemas, tuvieron que contratar los barcos de otras navieras.

Los 27 años siguientes a 1847, barcos de veinte naciones occidentales, como Inglaterra, Francia, España, Holanda, y Austria, así como Perú, transportaron miles y miles de coolies, transporte realizado muchas veces en infrahumanas condiciones, en cualquier hueco bajo cubierta, en absoluta oscuridad, mal comidos, sedientos, enfermos, apiñados, sin espacio para poder tenderse a descansar… Hasta Perú, el viaje duraba unos 120 días. A Cuba, 168 días. Las condiciones eran tan malas que, como mencioné anteriormente, en uno de los viajes, de un barco con 600 coolies, solo llegaron a puerto unos 100.

Entre 1854 y 1871, en diez y seis barcos hubo más del 40% de muertos. También tenemos el dato de que en ese mismo año de 1871, en dos barcos con 650 coolies, se llegó a registrar una mortalidad de más del 90%. No

podemos discernir cuantos murieron de sed, hambre, enfermedad, malos tratos o suicidio, arrojándose al mar.

Hubo tantos motines que en 1856, al ser incendiada y perderse la fragata holandesa "Blanca", tomaron medidas drásticas y se prohibió transportar mujeres chinas, lo que resultó un problema añadido, al no querer los chinos mezclarse con otras razas. (ésta es la única referencia que he encontrado de que también viajaron mujeres chinas en alguna ocasión o habitualmente).

De los demás países que hicieron este transporte tan rentable no he hallado muchos datos, Tampoco he tenido ocasión de estudiar la situación de los coolies en Perú u otras repúblicas azucareras suramericanas, casi exclusivamente me voy a referir a la situación en Cuba, de la que he podido reunir bastante material para estudiar.

.

De la principal Naviera española de aquellos tiempos con bastantes barcos de vela dedicados al comercio con Filipinas, la del comillano Ignacio Fernández de Castro, sí hay publicados bastantes datos, en un magnífico trabajo de Mª del Carmen Cózar. Y por otro lado, tenemos un extracto del diario de navegación de Juan Francisco San Juan, también de Comillas, Cantabria, que abarca varios viajes desde Manila a La Habana, entre septiembre de 1844, (aún como Tercer piloto de la fragata "AVISPA" (a) "SAN FERNANDO") hasta octubre de 1859, ya Capitán de la "EMIGRANTE", propiedad de Ignacio Fernández de Castro.

Este diario contiene numerosos anotaciones referentes a los colonos chinos que transportaba. En el viaje con salida de Macao el 7 de junio de 1856 llevaba a bordo cuatrocientos doce (412) coolies (no llevaban mujeres) Después de un tremendo temporal, tuvieron que hacer una arribada forzosa y aprovecharon para reabastecerse de víveres. En tierra, construyeron una casa de nipa, donde estuvieron custodiados los chinos, casi único cargamento que transportaban en ese viaje, contabilizándose cuarenta y dos (42) muertos y diez y ocho (18) enfermos.

Reanudaron el viaje el día 23 de julio, y al llegar a La Habana los muertos ya sumaban "noventa desde Manila y dos más que murieron nada más llegar, mientras estaban a bordo los médicos de Sanidad marítima, y como no eran enfermedades epidémicas nos pusieron en libre plática y de concluido tan penoso viaje. Doy gracias al Todo Poderoso ".

Del mismo diario extraemos otras referencias a un viaje similar en febrero de 1859, diario incompleto, que solo abarca hasta la singladura 113, durante las cuales habían fallecido veinte (20) coolies. Tanto de estos veinte muertos como de los noventa de 1856, hay detalles de que unos cuantos "se tiraron al mar", y algún otro murió de resultas de peleas entre ellos. Aunque también se sublevaban, trataban de armarse incluso con la leña de hacer fuego y luchaban contra la tripulación pretendiendo matarlos a casi todos, y dejar con vida solo a los imprescindibles para gobernar el barco y volver a China.

Y naturalmente, al estar los coolies numerados, en cada caso de suicidio o muerte por enfermedad o accidente, Juan Francisco San Juan los da de baja en su diario, mencionando los números de éstos como referencia, además de poner una cruz al principio de la reseña de cada singladura cuando esto sucede. Ahí van algunos ejemplos:

Singladura 31: "…hemos vuelto a las andadas calmas que nos van a quitar la vida acompañadas con los chinos. Esta noche se cayó un chino al agua y no pudo recogerse, su nº el 366 de Macao".

Singladura 34: Murieron los chinos nº 104 y 144, de Macao, y se les dio sepultura; todos mueren, según el bruto del médico de opio y disentería.

Singladura 36: Se murió el chino 24 y se le echó al agua.

Singladura 39: En este día ha desaparecido el nº 293 de Macao, según el cabo de rancho, el nº 7 pues no ha parecido ni a comer y se le buscó pero no se halla; como es natural se habrá caído al agua bajo algún chubasco. También falleció el nº 121 de Macao; estos son los resultados de los calores atrasados.

Singladura 40: Murió el chino Acao; había perdido el nº de Suatao. (Swataw)

Singladura 43: Murió el chino nº 78 de Macao y se le dio sepultura y luego el nº 55 de Suatao. (Swataw)

Y del otro viaje del que tenemos datos, de Manila a La Habana, en 1859:

Singladura 8: "…amaneció un día bastante apacible y sereno, subió el chino nº 326 al portalón de estribor, como si fuese a ver andar el buque y de

repente se arrojó al mar. Como esto fuese a nuestra vista, nos pusimos en facha y se arrió el bote para recogerlo, y después de un rato, viendo que no se encontraba, se mandó venir el bote, abandonándolo a la Providencia y nos pusimos a nuestro rumbo. Indagamos la causa que pudo tener el desgraciado para su suicidio y el intérprete nos dijo que hacía tiempo que estaba disgustado por sus padecimientos crónicos, y que algunas veces le habían quitado lazos que se ponía alrededor del cuello con objeto de ahorcarse".

Singladura 62: A las 16 h. murió el chino nº 394, que padecía calentura biliosa y se le dio sepultura.

Singladura 68: A las 19 h. se echó al agua al chino nº 227 que murió de tisis.

Singladura 74: A las 19 h. murió el chino nº 49, de disentería crónica y después de un rato se le dio sepultura.

Singladura 86: A las 10 h. murió el chino nº 306 de hidropesía, y enseguida se le dio sepultura.

Singladura 94: A las 4 h. falleció el chino 298, según el médico de un balazo mal curado que venía padeciendo todo el viaje, y a poco rato se le dio sepultura.

Singladura 96: A las 6 y media falleció el chino nº 119 de apoplejía.

Singladura 99: A las 4 y media falleció el chino nº 32.

Singladura 109: "En esta singladura han fallecido tres chinos: el nº 331, el 221 y el 180" (5)

También he hallado las referencias a las dificultades que fueron sufriendo para "colocar" esta mercancía; con la crisis de negocios de las Colonias, decreció la demanda de coolies para los Ingenios cubanos. Don Narciso Troncoso era uno de los principales comerciantes cubanos que negociaba con coolies chinos, además de ser él mismo armador y prestamista. (Los San Juan, Carranceja y Bustamante hacían negocios con él, desde Londres y Manila). En 1861 le escribe Don NarcisoTroncoso a Juan Francisco San Juan que "la "Encarnación" salió de Cantón con 308 chinos, (300 por cuenta de la expedición y 8 del capitán y oficiales) y llegó tras 117

días de navegación en la que murieron 12 y el resto están muy hinchados. Mi hermano se encargará de guardarlos en el barracón de la quinta". (6)

No he podido averiguar a qué se debía la hinchazón que padecían casi trescientos coolies, pero sí he constatado que los Troncoso se ocupaban casi en familia de las mercancías y "cuidado" de los coolies hasta su venta y colocación en el momento menos oneroso o más oportuno y lucrativo.

Otras veces Troncoso recompraba los contratos de chinos que ya estaban trabajando en el país hacía algún tiempo, pero deja ver que estos estaban muy deteriorados: "Los que hice traer de las minas tienen, es verdad, tan mal polvo que nadie los quiere. Los hay tuertos, sin orejas y con tan mala catadura como tío Brique…" (7)

El naviero Ignacio Fernández de Castro no era muy partidario de éste tráfico. Cuenta Mª Carmen Cózar Navarro en su libro que en 1860, a raíz de los tristes sucesos de la fragata "Encarnación" escribió a sus agentes en Manila, "…preocupado por el comercio de coolies, determina que lo deje porque están haciendo un papel de medio negreros y ya es tiempo de dejar de oír hablar de desgracias de chinos". Además, estaban entrando muchos negros en Cuba que colmaban el mercado, por lo que ya no resultaba tan rentable el negocio. Aquí queda en el aire la duda de si no le gustaba "el papel de medio negreros" por escrúpulos de conciencia o sencillamente, ya no le resultaba tan rentable el negocio, entre "las desgracias chinas" y la competencia.

Entre 1847-1874, más de 140.000 emprendieron viaje a Cuba: 16.000 murieron durante las travesías.

En 1877, ya bajo el reinado de Don Alfonso XII, España y China firmaron un convenio, seguido de decreto o ley, que anulaba los contratos de los coolies. Este tráfico humano acabó después de más de treinta años de transportar chinos desde Macao a La Habana, Macao-Lima y algunos puertos más. El último barco había salido de Macao para Suramérica el 27 de marzo de 1874… (8)

Entre los años de 1856 y 1873, 180.000 coolies salieron de Macao hacia Cuba y Perú. (9)

LA VIDA Y LAS CONDICIONES DE TRABAJO EN CUBA

Después del largo y azaroso viaje desde Macao, Canton o Swataw hasta La Habana u otros puertos de la isla de Cuba o de Perú, los que sobrevivieron se vieron inmersos en un modo de vida en general bastante vejatorio. Cuento con un extracto de las encuestas realizadas a 2.841 chinos en Cuba, en las que 1.176 individuos dieron testimonios orales, en nombre propio o de sus compañeros ya muertos. Algunos, explícitamente nombran a sus amos en las plantaciones, y mencionan con claridad los Ingenios en que estuvieron trabajando. Aunque los temas son comunes, cada testimonio es único. Por ejemplo, en la descripción de la sobrevivencia diaria, agotadora e imprevisible, las extremas condiciones de privación eran descritas por los chinos como fuentes de conflictos casi inevitables. Los coolies asiáticos eran considerados "obreros de clase baja" mientras ellos se identificaban a si mismos como "trabajadores no libres, en condiciones de extrema explotación"

De los aproximadamente 125.000 chinos que fueron transportados a Cuba, 2.841 coolies dejaron un impresionante conjunto de testimonios orales y escritos, que describían con bastante detalle su infernal cautiverio. Un grupo se reunió para escribir un extenso testimonio sobre sus experiencias, que comienza así: "Nos estamos hundiendo en un lugar extraño y viviendo en un infierno en la tierra". Basándose en estos testimonios, China nombró una comisión para que investigara y en 1876 se elaboró un informe titulado "Informe de la Comisión enviada desde China para establecer la Condición de los Chinos Coolies en Cuba". Resultó una impactante crónica de los abusos infligidos a los chinos y condujo a la abolición del comercio de los coolies en Cuba. En 1870 había sido establecida una ley, principalmente para los esclavos, que garantizaba la libertad de los niños nacidos después de 1868 así como de los esclavos mayores de sesenta años. Esta ley (Ley de Moret) resultaba un tanto incongruente: pocos esclavos sobrevivían a la edad de sesenta años, y por otro lado, los niños no tenían a quien recurrir para hacer valer esos derechos.

El informe de la Comisión china fue un hecho histórico, aunque hasta 1886 no se logró la abolición esclavista. Durante cuarenta años, los avatares de la esclavitud y de los coolies corrieron parejos, y aunque desde 1878 se suspendió el tráfico de chinos, los que ya estaban allí apenas percibieron ningún cambio ni mejoría en sus malas condiciones de trabajo.

En 1871, "W. M. L. Jay", después de su estancia e investigaciones en Cuba, publicó sus observaciones. En la prisión de la hacienda "Santa Sofía" habló con un coolie "un chino con la mirada fulgurante como una chispa de fuego, su hosca expresión afilada por el sufrimiento físico. Sentado en su camastro, con un miembro hinchado y vendado, con expresión de odio y rabia, estremecido de dolor, y temblando, mientras el oficial contaba como se había escapado semanas atrás. Se había escondido en los bosques, vivido una temporada en permanente huida, hasta que se hizo un corte severo en un pie al saltar un regato. La herida se le gangrenó y quedó tan incapacitado que no pudo buscarse la comida, ni avanzar de un escondite a otro. Fue capturado y llevado a prisión. Dos veces intentó el suicidio. "Medio muerto pero con el espíritu indomable" fue la conclusión.

Voy a transcribir algunas de las 1.176 declaraciones orales de los coolies, en las que encontramos gran cantidad de datos y detalles que nos ayudan a saber "desde el lado de los maltratados" lo que ocurrió. Basándonos en estos testimonios, podremos comprender quizá mejor porqué razón eran tratados de ese modo, llegaremos a la conclusión de que el mayor problema era la connivencia entre propietarios y capataces, era la idea que los jefes imbuían a sus encargados: "Solo importa cuánto azúcar pueden producir, y no tienes que tratarlos bien. Si golpeas a un chino hasta la muerte, todavía tengo suficiente para comprar diez más el próximo año". (Declaración 244)

Ou Rong, de 23 años, raptado y enviado a Cuba a la edad de 15, nos muestra las formas de resistencia utilizadas por ellos para protestar: altercados con los dueños, la fuga, reusar trabajar, enfermar… Voy a transcribirlo como lo he hallado:

"En el quinto año de Tongzhi (1866) alguien me invitó a un evento en Macao, pero fui llevado a Xinhe Pgpen. Viví allí por dos semanas y me encontré con un oficial del servicio exterior, firmé un contrato y me dieron ocho dólares. El barco salió en la novena luna (Octubre de 1866) Dos meses después de llegar a La Habana fui vendido como mozo a una familia de la ciudad. Trabajé allí por nueve meses. Después tuve una discusión con el hijo del dueño, entonces fui encerrado mientras trabaje por tres semanas y fui golpeado ferozmente. Luego fui vendido a una plantación de azúcar donde fui maltratado. No quería trabajar allí pero el administrador me dijo que si no quería trabajar, sería encerrado y encadenado. Yo dije: "No tengo miedo a llevar cadenas. No tengo miedo de que me entierres un cuchillo. No me quiero quedar aquí". Entonces me vendió a esta refinería de Cárdenas. En

esta refinería de azúcar también me han maltratado. Conocí a ocho personas que acabaron ahorcados. Unos meses después me enfermé Se lo dije al capataz y el me golpeó. Luego escapé. Estuve fugado durante tres semanas pero me capturaron. He estado encadenado por un largo tiempo desde que me atraparon, (Deposición 776)

Los chinos, incluso los que no provenían de las élites, creían que estaban por encima de los obreros manuales y desde luego por encima de los esclavos. Se consideraban a sí mismos como artesanos visitantes. Un coolie contaba: "En los astilleros de Shangai y Fuijan he visto artesanos extranjeros a los que tratábamos con razón y cortesía. No puedo creer que cuando trabajamos en el exterior tengamos que sufrir torturas como estas" (Deposición 881)

Muy especialmente les humillaba la desnudez y el corte de sus trenzas llevado a cabo inapelablemente cuando eran vendidos. "Los chinos que eran vendidos en la Casa de la Venta de Personas de La Habana, eran forzadas a quitarse toda la ropa para ser examinados y saber si estaban sanos y fuertes. Eran tratados igual que toros y caballos. Los chinos aquí no sólo eran abusados y torturados físicamente, sino también mentalmente humillados" (Deposiciones nº 4 y nº 74)

Les humillaban haciéndolos balar como ovejas y ladrar como perros, solo como diversión del capataz. "Si nos rehusábamos a hacerlo, seríamos severamente golpeados. Nos humillaban de todas las formas posibles. Algunas veces no tengo ropa que ponerme. Mi vida aquí es un infierno" (Deposición 397) Obligarles a imitar a perros y ovejas era también una forma de reducirles a nivel de animales domésticos.

Un coolie citó los sentimientos de su tercer dueño, especialmente cruel, que le dijo: "No te compré para que trabajes para mi, te compré porque quería golpearte" (Deposición 199) Y otro describió a su capataz "tan malo que solo disfrutaba golpeándonos"

Las deposiciones mencionando suicidios encierran un deseo de "testificar por aquellos que murieron y no pueden hacerlo". Hay una larga lista de testimonios de suicidios: había quienes se envenenaban, se ahorcaban, o se lanzaban al rio y se ahogaban. Otros se cortaban el cuello, o se lanzaban de cabeza a un pozo. "Presencié a personas ahorcarse en el bosque y también cuando las personas se tiraron a un pozo y fueron sacadas

con un gancho de fierro" (Declaración nº116) "El dolor y la pena son tan insoportables que no tenemos descanso hasta la muerte" (Declaración nº 42)

Un estudiante de 19 años, perfectamente identificado, fue reclutado en China y llevado a Cuba. Relata lo siguiente:

"Fui testigo de nueve trabajadores que se ahorcaron, uno que se tiró a una caldera de azúcar hirviendo, doce que murieron porque recibieron latigazos tan fuertes que su carne fue infectada y agusanada, y algunos que corrieron a las montañas y murieron de hambre. Ni siquiera sé si alguna de esa gente está viva después de haber escapado de las plantaciones azucareras. Vi muchos huesos humanos mientras trabajaba en los campos de caña de azúcar. Fui testigo de trabajadores que fueron mordidos hasta su muerte por los perros de los administradores…Una vez vi a siete personas, matarse a ellas mismas saltando a un pozo. Incontables personas se ahorcaban o eran golpeadas hasta la muerte. Los blancos aquí tratan a los chinos peor que a los perros". (Declaración nº 18)

Hay otra referencia de catorce chinos que cometieron suicidio en grupo en la Hacienda "Dos Marías" y un dueño de otra Hacienda se sentía preocupado por tantas bajas "porque sus coolies se estaban destruyendo a sí mismos a un ritmo de dos por día" Buscaba una solución, tomar medidas contra estos suicidios, le preocupaba su negocio…

"Varios trabajadores que habían sido constantemente golpeados se ahorcaron porque no podían soportar la humillación y la rabia" (Declaración nº 58) Pero uno de los métodos de suicidio mencionados con más frecuencia era "tirarse de cabeza a la caldera hirviente de azúcar". Esta caldera se mantenía a altas temperaturas para purificar el azúcar. El proceso de esta purificación del azúcar, para lo cual la caldera caliente era esencial, era el trabajo que ejecutaban los esclavos y los coolies en el molino del azúcar o la casa del azúcar. En el Ingenio había series de ollas de cobre y el proceso era más o menos como sigue: "del último dispensador, el jugo pasaba por una canaleta hasta la primera caldera y de esta a las siguientes. Las calderas de cobre por dónde debe de pasar el jugo, es lo que llamaban "un tren", mantienen y pasan de una a otra el jugo del azúcar bullendo e hirviendo". El suicidio, al tirarse a una caldera hirviente, interrumpía el proceso, con lo que se puede interpretar como un truculento acto de protesta y sabotaje.

Pero también utilizaron este sistema para deshacerse, en acto de

desesperación, de los capataces maltratadores. Es el caso de Li Hui, quien alegaba que había matado a su capataz sin intención: "El capataz me golpeó con una barra de hierro. Tomé el fierro y lo empujé, pero el capataz se cayó dentro de la olla hirviente de azúcar. No quise matarlo" (Deposición 67)

Algunas de estas "ejecuciones" estaban motivadas al presenciar suicidios o muertes por malos tratos a otros coolies. "Vimos mucha gente golpeada hasta la muerte en la plantación azucarera, de modo tal que once de nosotros hablamos y concluimos que si no matábamos al capataz, terminaríamos siendo golpeados hasta la muerte por él" (Deposición 503)

Abunda en este relato otro coolie: "Preferimos arriesgar nuestras vidas matándolo que siendo asesinados por él. Así, le golpeamos con asadones (sic). El capataz fue herido y murió después de siete días" (Deposición nº 715)

Al ser testigos de los abusos y malos tratos a compañeros, intensificada por el caso de un joven coolie que había sido brutalizado por un capataz, "tres trabajadores y yo estábamos tan enojados que golpeamos al capataz con azadones. Murió esa noche en la enfermería" (Deposición nº559)

No tenían más escapatoria que matar o morir. Cuando otro coolie trató de seguir caminos de protesta legales, el resultado fue como sigue, lo cuenta él mismo: "En la plantación azucarera he sido tratado con atrocidad. Soy golpeado todo el tiempo. El año pasado fui golpeado tan duramente que no pude soportarlo, entonces fui donde el oficial local y demandé al dueño. Pero el dueño sobornó al oficial con dinero y solicitó que regresara. Estuve con grilletes por meses, y fui tratado más horriblemente que nunca". (Deposición nº 905)

Otro llamado Chen Ajin, en China carpintero de barcos, describió la tortura a que le sometió su capataz: "Una vez le dije al capataz que estaba enfermo. Él dijo que yo estaba fingiendo y les ordenó a cuatro personas que me ataran, me quitaron los pantalones y me golpearon doscientas veces. Mi carne estaba llena de llagas. Luego me pusieron grilletes y todavía tenía que trabajar. Pero eso no fue todo, volvieron por la noche y pusieron sal y jugo de naranja en mis heridas. Casi muero de dolor". (Deposición 120)

En un "ritual de humillación", un propietario obligó a un chino a beber la orina de unas esclavas africanas. Lo cuenta Lian Areng: "…Después fui vendido a una plantación azucarera donde fui permanentemente golpeado. El propietario era abominable. Si el trabajador chino estaba enfermo, el

propietario le pedía a una esclava africana que orinase y luego forzaba al trabajador a que bebiese la orina. Si el trabajador bebía la orina, entonces consideraba que estaba realmente enfermo y podía descansar un poco. De lo contrario, tendría que mantenerse trabajando". (Deposición 175)

Estos rituales de terror y humillación eran referidos por los coolies como intentonas de reducirlos sicológica y físicamente. Golpizas por placer, encadenamientos, ser desnudados, cortes de cabello, ser mantenidos boca abajo en el suelo sin pantalones, el uso de perros para atacarlos, corte de orejas, de dedos, la amenaza de ser golpeados hasta la muerte, la negación de comida, de agua y por encima de cualquiera de estas cosas, la negación de sus papeles de libertad, por lo que más luchaban.

Los coolies presentaron a la Comisión sus propios cuerpos como principal evidencia: Uno dijo: "A menudo soy golpeado cruelmente, hay muchas cicatrices en mi cuerpo, por favor examínenlas ahora" (Deposición 717)

Otro: "Una vez deje la tienda y no trabajé por un día, y cuando volví, sin aviso, el dueño me encerró y me cortó una oreja" (Deposición 851)

Bu Ahou presenció cómo los perros atacaban a otro coolie: "El administrador blanco y el capataz blanco ordenaron a cuatro perros que mordieran sus pies; sus pies fueron mordidos hasta llenarlos de llagas y no pudo caminar más". (Deposición 808)
Queda claro que al menos en esa Hacienda, los perros habían sido entrenados para atacar a seres humanos…

Wang Changtai habló de doce compañeros que murieron "porque sufrieron latigazos tan fuertes que su piel se infectó y se llenó de gusanos". Otro, que "como el capataz tenía un cuchillo le cortó cuatro dedos". Y otro más, cuenta "cómo agua hirviendo fue vertida sobre él". (Deposiciones 1.035 y 1139)

De todas estas declaraciones y deposiciones se desprende el terrible maltrato, a menudo hasta la muerte, que los capataces y hacendados infligieron a los coolies. La Comisión China, caso completamente excepcional por el número de países que tuvieron que intervenir, logró acabar totalmente con aquel estado de cosas, en 1886. Quedaron los llamados "cimarrones", tanto negros como chinos que habían huido a los montes y bosques, pero de esos no dispongo de cifras. Sí que aún quedaba hace unos

años un barrio chino antiguo en La Habana, pero no me consta que tuviera su origen en huidos precisamente, sino quizás en coolies que se asentaron allí.

Aunque hacia 1840, se empezaron a introducir avances en la recogida y elaboración de la caña de azúcar, se mecanizaron las calderas y lentamente se comenzó con el proceso de evaporación por vapor, aún se tardó mucho tiempo en lograr que la producción de azúcar se simplificara y las condiciones de trabajo de los obreros fueran aceptables.

HACIENDAS CUBANAS EN LAS QUE TRABAJARON ALGUNOS DE ESTOS COOLIES (10)

"San Antonio", "Recreo" y Esperanza" en Cárdenas.

"España", y "La Flor de Cuba" en Colón.

"Santa Catalina" y "Las Cañas" en La Habana.

"Armonía", "Concepción" y "San Cayetano", en Matanzas.

"Santa Ana", "Capiteles" y "Santa Isabela", en Sagua la Grande.

"Santa Sofía"

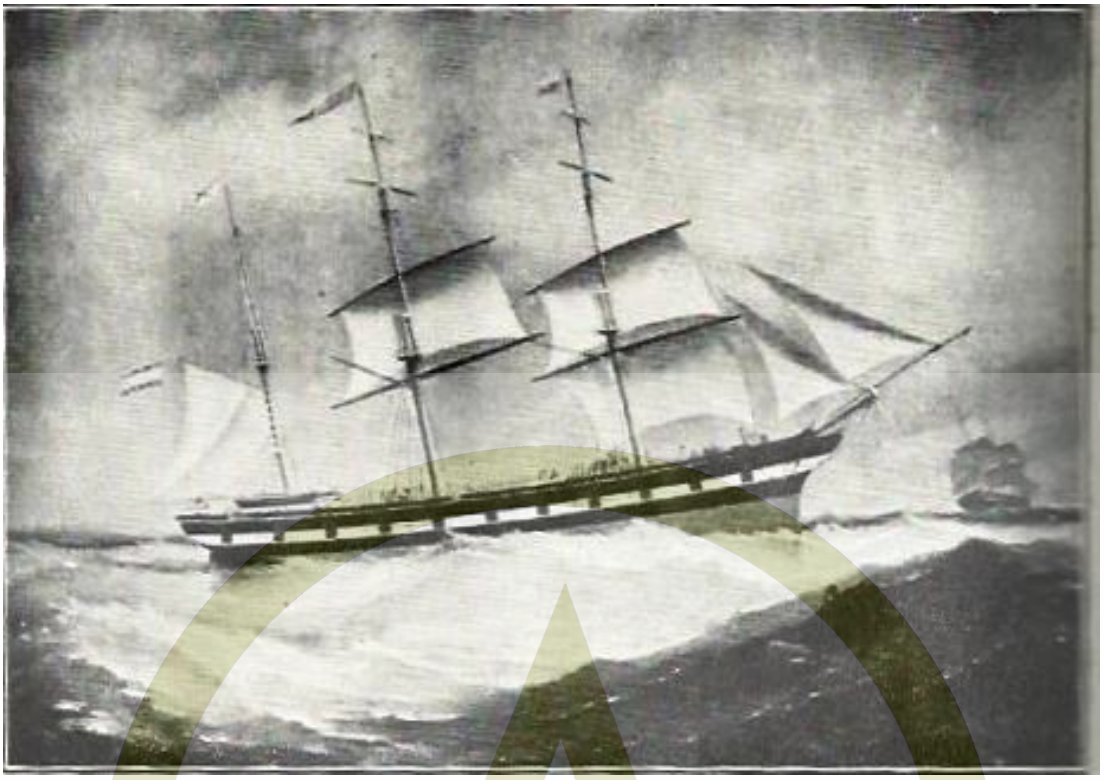
"Intrépido"

"Dos Marías"

"Nazareno" 1877: 130 siervos. No consta si eran chinos o negros, valorados en 270.078 pesos. (Jurisprudencia Civil, XXXVIII)

"Baltaneda" perteneciente a la condesa de Villanueva. Siervos.

ASOCIACIÓN GENEALOGÍA CÁNTABRA



BARCOS DE LA NAVIERA DE IGNACIO FERNÁNDEZ DE CASTRO
que transportaron COLONOS CHINOS a América en el siglo XIX. (11)

1852	"San Andrés"	Macao 05.1852	La Habana	381 colonos
1852	"Victoria"	Macao 07.1852	La Habana	396 "
1854	"Encarnación"	Swatow-	La Habana	400 "
1856	"Emigrante"	Swatow	La Habana	480 "
1859	"Emigrante"		La Habana (32 fallecidos)	410 "
1859	"Concepción"		La Habana	380 "
1860	"Guadalupe"	Manila	La Habana	360 "
1860	"Santa Lucia"	Canton	El Callao	200 "
1860	"Encarnación"	Macao	(Motín, regresa)	

1860	"Emigrante"	Manila	La Habana (- carga)	160
1861	"Guadalupe"	Manila	La Habana (7 fall)	300 "
1861	"Emigrante"	Macao	Cuba (+ arroz)	216 "
1861	"Reina del Océano"	Macao	La Habana ($88 por vivo)	
1861	"Encarnación"	Macao	Cuba (8 del capitán)	308 "
1861	"Clotilde"		La Habana	258
1861	"Bella Gallega"		La Habana	colonos
1861	"Leopoldo Costeaux"		La Habana	colonos
1862	"Guadalupe"	Macao	La Habana (arroz)	300 "
1864	"Guadalupe"	Manila	La Habana	456 "
1864	"Emigrante"	Macao	La Habana 38 fall+50 enf.	360 "
1864	"Encarnación"	Macao	La Habana (8 fallecidos)	253 "
1865	"Emigrante"	Macao	La Habana	247 "
1865	"Encarnación"	Macao	La Habana (llegan 183)	269 "
1865	"Guadalupe"	Macao	La Habana	454
1865	"Luisita"	Macao	La Habana	558
1865	"R. de los Angeles"	Macao	La Habana	360
1866	"Guadalupe"	Macao	La Habana (14+3? Bajas)	454
1866	"Luisita"	Macao	La Habana	558
1866	"R.de los Angeles"	Macao	La Habana (motin:fall.+heridos)	384
1866	"Emigrante"	Macao	La Habana (33 bajas)	

ASOCIACIÓN CÁNTABRA GENEALOGÍA

1866	"Encarnación"	Macao	La Habana	(14 bajas)	263
1867	"Encarnación"	Macao	La Habana	(12 bajas+RV)	340
1867	"Luisita"	Macao	La Habana	(40 bajas)	colonos
1867	"R. de los Ángeles"	Macao	La Habana		384
1868	"Encarnación"	Macao	La Habana	(16 bajas)	colonos
1871	"Encarnación"	Macao	La Habana	(10 bajas, 12enf)	325
1871	"Concepción"	Macao	La Habana		495

NOTAS

(1) "Ignacio Fernández de Castro y Cia, Una empresa naviera gaditana", de Mª del Carmen Cózar Navarro, Universidad de Cádiz 1998.
(2) Idem.
(3) "Humans as comodity" 10 de mayo de 2011.
(4) Antonio Santamaria, Universidad de Oxford y L. Miguel García, de la Fundación Tavera, CSIC
(5) "Pilotos montañeses que navegaron a vela por los mares del Extremo Oriente", de Fernando Barreda 1935.
(6) AHPC.
(7) Consuelo Soldevilla Oria
(8) "The coolie Speaks, 2841 coolies en Cuba"
(9) "Humans as comodity"
(10) "The coolie Speaks"
(11) "Ignacio Fernández de Castro y Cía. Una empresa naviera gaditana", de Mª del Carmen Cózar Navarro, Universidad de Cádiz, 1998.

APOYOS Y COLABORACIONES:

Ateneo de Santander

Biblioteca Municipal de Santander

Virginia Calvente

Centro de Estudios Montañeses

Marta Cerezales Laforet

Margarita L. Navarro Baldeweg

Mercedes Navarro García

Manuel Prieto Gil

REFERENCIAS:

AHPC Archivo Histórico Provincial de Cantabria

"The coolie Speaks", Entrevistas a 2.841 coolies en Cuba.

"Humans as comodity"

"La Industria azucarera en Cuba, mano de obra y tecnología, 1860-1877"

Mark O´Neill, "Macao Magazine", 2012.

"Ignacio Fernández de Castro y Cia.,Una empresa Naviera gaditana" de Mª del Carmen Cózar Navarro, Universidad de Cádiz, 1998.

"Viajes de navíos santanderinos a Filipinas en el siglo XIX" de Fernando Barreda, 1932. Revista ALTAMIRA.

"Pilotos montañeses del siglo XIX que navegaron a vela por los mares del Extremo Oriente" de Fernando Barreda, 1935. Revista ALTAMIRA.

L. Miguel García, "Fundación Tavera" y Antonio Santamaría, Universidad de Oxford.

"W. M. L. JAY" (seudónimo), 1871

"La emigración de Cantabria a América", de Consuelo Soldevilla Oria, 1996.

NOTA: Aportaciones y rectificaciones en elisagpedraja@ono.com

SANTANDER, abril de 2013.

ASOCIACIÓN GENEALOGÍA CÁNTABRA