

UNA APROXIMACIÓN HISTÓRICO-JURÍDICA AL LAUDO SOBRE EL TRANSPORTE DE CHINOS CULÍES HACIA EL PERÚ A FINES DEL SIGLO XIX

*Juan Andrés Fuentes Véliz**

*David Sánchez Velásquez***

*Antonio Edmundo Moreno Macedo****

RESUMEN

El 21 de agosto de 1873, el Perú y Japón firmaron el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, dando inicio, así, a más de 145 años de fructíferas relaciones diplomáticas. No obstante, el origen de que el Perú fuese el primer país de América Latina con el cual Japón estableciera vinculaciones al más alto nivel diplomático, está vinculado a un infortunado suceso. A mediados de 1872, el navío de bandera peruana, *María Luz*, zarpó del puerto de Macao con dirección a Lima, transportando a más de un centenar de culíes. Tras sufrir unos desperfectos, la María

* Abogado por la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Magister en Derecho (LL.M) por la University of the Pacific McGeorge School of Law y Magister en Derecho por la Université Catholique de Louvain-la-Neuve (Bélgica).

** Abogado por la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP).

*** Bachiller por la Facultad de Derecho de la Pontificia Universidad Católica del Perú (PUCP). Director de Investigación de la Revista *Ius Inter Gentes*.

Luz se detuvo en el puerto de Yokohama, Japón. Aprovechando la ocasión, uno de los culíes logró huir del navío y solicitó ayuda a los tripulantes de la embarcación inglesa Iron Duke, narrando las vejaciones que padecía en la travesía hacia Lima. A raíz de ello, el Perú y Japón se enfrascaron en un proceso arbitral que finalizó con la emisión del laudo del Emperador de Rusia, Alejandro II, en 1875. Planteados los hechos históricos, el presente trabajo de investigación buscará responder, entre otras interrogantes, a la siguiente pregunta: ¿los culíes estaban sometidos a un régimen esclavista?

ABSTRACT

On August 21, 1873, Peru and Japan signed the Treaty of Peace, Friendship, Trade and Navigation, beginning more than 145 years of fruitful diplomatic relations, and being Peru the first Latin-American country to establish relations with the asian country. However, its origins are related to an unfortunate event. In mid-1872, the Peruvian-flagged vessel, María Luz, sailed from the port of Macao to Lima, transporting more than a hundred coolies. After suffering some damages, the María Luz stopped at the port of Yokohama, Japan. Taking advantage of the occasion, one of the coolies managed to flee the ship and asked for help to the crew of the English boat Iron Duke, narrating the vexations suffered within the boat. As a result, Peru and Japan were involved in an arbitration process that ended with the issuance of the award by the Emperor of Russia, Alexander II, in 1875. In addition to describe the historic event, this research will seek to answer, among other questions, were coolies subject to a slavery regime?

Palabras clave: Derecho Internacional - Arbitraje internacional
Esclavitud - Inmigración china en Perú

Keywords: International Law - International Arbitration - Slavery
- Chinese Immigration in Perú

- - -

INTRODUCCIÓN

El Derecho Internacional Público, al igual que otras ramas del Derecho, está en constante y permanente cambio. Europa occidental, en particular, ha tenido un rol preponderante en su desarrollo. Sin embargo, limitarse únicamente a una versión eurocéntrica para explicarlo es erróneo. No deben ignorarse otras muchas experiencias y realidades¹. En ese sentido, estudiar la práctica de Estados no europeos es importante con vistas a valorar su aporte a esta rama del Derecho. Así, pues, hemos elegido analizar el arbitraje que enfrentó en 1875 al Perú y Japón tras la detención de la embarcación de bandera peruana *María Luz* en el puerto de Yokohama.

En efecto, en tiempos en que existe una válida preocupación por el resurgimiento de la esclavitud bajo nuevas formas asociadas al trabajo forzoso, el infantil y el doméstico; y la institución del arbitraje es muy recurrida por los Estados (al buscar atraer inversiones que generen bienestar para sus respectivas poblaciones), estudiar desde un punto de vista histórico-jurídico el fenómeno de la esclavitud y el estado del arbitraje a fines del siglo XIX, entre otros temas, resulta fascinante.

Como puede apreciarse, el propósito del presente trabajo de investigación es entender si bajo la contratación de chinos culíes² (en adelante, culíes) se camuflaba, en realidad, la figura de la esclavitud. Para tal efecto, el artículo ha sido organizado en cuatro acápitales. En el primero de ellos, narraremos con detalle los hechos del caso, de manera que nos

¹ Para mayor información véase FASSBENDER, Bardo y Anne PETERS. *The Oxford Handbook of the History of International Law*. Nueva York: Oxford University Press, 2012, pp. 2-3.

² De acuerdo a la Real Academia Española, el término “culí”, hace referencia al trabajador o criado indígena proveniente de China, India y otros países orientales (DRAE, 2005). Ahora bien, sobre el número exacto de culíes a bordo de la *María Luz*, las cifras tienden a variar de acuerdo a distintos historiadores. Para Douglas Howland, refiere que en dicho navío se encontraban 230 chinos (p. 34).

permitan conocer los alcances de la travesía de los culíes hacia Lima y el inicio de la controversia que despertó el interés de la comunidad internacional. En el segundo acápite, con la ayuda de la doctrina especializada, daremos cuenta de la evolución del concepto de esclavitud, resaltaremos el contexto en que se originó la contratación de culíes en el Perú y sus condiciones de trabajo en suelo nacional. En una tercera parte, nos dedicaremos a estudiar a profundidad el laudo. Para ello repasaremos las posiciones jurídicas tanto del Perú como de Japón en el arbitraje ante el Emperador de Rusia y comentaremos las falencias jurídicas del laudo. Concluiremos, finalmente, respondiendo a la interrogante de si la contratación de culíes era una forma encubierta de esclavitud.

1. HECHOS DEL CASO

Cuando se estudia la esclavitud en el mundo se le suele asociar con el comercio de esclavos provenientes del África; sin embargo, durante gran parte del siglo XIX fue muy recurrente el tráfico de inmigrantes chinos a distintas partes del mundo. De hecho, estas actividades no fueron ajenas al Perú, convirtiéndose el puerto de El Callao en el principal receptor de inmigrantes asiáticos provenientes de Macao que, en ese entonces, era colonia de Portugal.

En dicho contexto, el 28 de mayo de 1872, una embarcación peruana denominada *María Luz*, bajo la capitania de Ricardo Herrera, partió del puerto de Macao con 225 culíes rumbo al Perú (José Antonio Lavalle, 1875, p. 4). Después de unas semanas de navegación, el 10 de julio de ese mismo año, ciertas averías obligaron al capitán Herrera a hacer una escala técnica en el puerto de Yokohama (Jorge Basadre, 2005, pp. 38-39). En ese ínterin, el 13 de julio, uno de los culíes logró escapar de la embarcación, nadando hacia el buque inglés *Iron Duke*. El capitán de dicho barco, Arthur II, tomó conocimiento de los tratos que recibían los pasajeros chinos y, considerando los hechos denunciados como graves, decidió derivar este incidente al encargado de negocios británico, Robert

Watson, quien, a su vez, encomendó dicho asunto a las autoridades japonesas (Basadre, p. 39).

Encontrándose el pasajero chino en manos de las autoridades niponas, estas optaron por su entrega al capitán Herrera, con el compromiso que este último no incurra en la misma conducta (Lavalle, p. 4). Empero, con posterioridad y, aún en el puerto de Yokohama, otros culíes lograron también huir del barco *María Luz*, denunciando vejaciones y obteniendo protección por parte de los británicos del *Iron Duke* (Basadre, p. 38).

Bajo tales circunstancias, el 2 de agosto de 1872, el encargado de negocios Robert Watson realizó una visita personal a la embarcación *María Luz* y luego de comprobar los atropellos relatados por los culíes, dio cuenta de los mismos a las autoridades de Japón (Lavalle, p. 5). Dicho suceso provocó diferencias entre dos altos funcionarios del país asiático, el ministro del Exterior y el ministro de Justicia. Según el primero, se debía intervenir al buque *María Luz* por razones humanitarias; mientras que de acuerdo al segundo, las autoridades japonesas no podían atender el caso de esa embarcación, dado que pertenecía a un Estado con el cual Japón no había celebrado tratado alguno y, por ende, no mantenía relaciones diplomáticas (Douglas Howland, 2016, p. 35).

La discrepancia suscitada fue resuelta por el jefe del Consejo de Estado de Japón, quien ordenó que se instale una corte *ad hoc* (también llamada *Kencho* de Kanagawa) con la tarea de investigar los hechos ocurridos, la misma que estuvo presidida por el gobernador de la prefectura de Kanagawa, Mutsu Munemitsu, quien rechazó la designación, por lo cual se nombró a Oe Taku, como presidente del tribunal especial. En relación con la creación de dicha corte, algunas voces solicitaron que el caso sea conocido por la corte regular de Kanagawa; sin embargo, Oe rechazó la propuesta (Igor Saveliyev, 2013, p.77). En ese sentido, la composición del tribunal *ad hoc* fue peculiar, en tanto estuvo integrada por personalidades de distintas nacionalidades, entre ellas dos japoneses, tres ingleses y dos norteamericanos (Fernando de Trazegnies, 1995, p. 627) y varió luego en función a la actuación a realizar.³

Como primera medida, el tribunal especial ordenó que se investigue la situación de los trabajadores culíes en la embarcación *María Luz*. Asimismo, se entrevistó con Mu Qing, el primer culí que escapó del buque peruano, quien señaló que el principal motivo de su huida fue el maltrato recibido por parte del capitán Herrera. En su declaración, Mu Qing manifestó haber sido contratado como marinero y no contar con un pasaporte expedido válidamente, desconociendo la forma bajo la cual iba a ingresar a un país foráneo (Saveliev, p.77).

Atendiendo a los hechos descritos líneas arriba, la corte *ad hoc* dispuso que la embarcación *María Luz* permanezca en el puerto de Yokohama, autorizando contra esta el uso de la fuerza de ser necesario. En el marco del proceso, el capitán Herrera se vio obligado a comparecer ante el *Kencho*, y solicitó apoyo a través del Estado peruano al cónsul estadounidense en Japón, el señor Charles De Long.

A propósito del proceso seguido contra el capitán Herrera, sus principales argumentos fueron los siguientes: (1) Japón no ejercía jurisdicción en Macao ni en China; (2) los actos realizados no constituían piratería; (3) la esclavitud ni el tráfico de esclavos eran conductas prohibidas por el Derecho de Gentes, además los contratos celebrados por los culíes eran válidos a la luz del sistema jurídico chino y peruano (Howland, 2014, p. 24).

El proceso culminó con la emisión de una “sentencia” en la que el *Kencho* declaró su competencia en el caso, en la medida que *María Luz* se encontraba dentro de territorio japonés. Igualmente, el *Kencho* consideró veraces las acusaciones relatadas por los culíes. Asimismo, este tribunal *ad hoc* determinó los hechos como graves, cuya sanción mínima a imponerse consistía en 100 azotes o 100 días de reclusión, conforme a la legislación japonesa. Sin embargo, en atención a las circunstancias

viene de la pág. 147

³ Véase la Exposición presentada al Emperador de Rusia, Árbitro del caso de la “María Luz”. Lima: Imprenta del Estado, 1875, p. 6.

especiales del caso, se optó por no ejecutar la pena al capitán Herrera. Finalmente, el *Kencho* ordenó que los trabajadores culíes no retornaran al buque *María Luz*, dejándose expedito el derecho para que se exija el cumplimiento del contrato o su anulación por parte de los contratantes peruanos (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1874, pp. 67-68).

La emisión de esta resolución causó gran revuelo en la comunidad internacional. Así, pues, hubo una serie de protestas en contra de las medidas tomadas por dicha corte, dado que a juicio de un grupo de cónsules, entre los que destacaba el danés Edward Zappe, Japón no podía juzgar crímenes cometidos fuera de su jurisdicción (U.S. CONGRESS, 1873, pp. 599-600).

Con posterioridad, el capitán Herrera presentó una demanda ante el *Kencho*, solicitando autorización para que su embarcación zarpe del puerto de Yokohama con los pasajeros chinos a bordo, así como una indemnización por los gastos incurridos durante su detención en Japón, ya que, a decir de su defensa, los contratos celebrados con los culíes eran válidos, de conformidad con el Derecho de Gentes, el derecho chino y eran ejecutables bajo el sistema jurídico japonés (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1874, pp. 63-64). Al respecto, el 27 de setiembre de ese año, el *Kencho* desestimó la demanda del capitán Herrera, refiriendo que los contratos no tenían validez por ser celebrados *contra bonos mores*, no siendo ejecutables en Japón (Howland, 2014, p. 25).

Esta decisión conllevó el ejercicio de la protección diplomática por parte del Perú, para ello se envió una misión presidida por Aurelio García y García con dos objetivos precisos: (i) asumir el asunto *María Luz* como cuestión de Estado y (ii) negociar un tratado con Japón sobre comercio y navegación (Jorge Basadre, 2005, p. 39). Así, pues, la misión peruana llegó a suelo japonés y fue recibida por el propio Emperador japonés, Mutsuhito, el 3 de marzo de 1873. En el marco de esas reuniones bilaterales, ambos Estados celebraron el 21 de agosto de 1873 el Tratado de Paz, Amistad, Comercio y Navegación, estableciendo relaciones diplomáticas. Además, acordaron que la controversia sobre la *María Luz* sea sometida al arbitraje del Emperador de Rusia, Alejandro II, puesto que dicho Estado

se había mostrado neutral ante la discrepancia en ciernes. Asimismo, se concertó que el buque *María Luz* sea vendido en una subasta para reponer los gastos en los que había incurrido el agente de los Estados Unidos, Charles De Long, por haber realizado gestiones en representación del Perú. Finalmente, se dispuso que el saldo remanente permanezca en un banco japonés hasta que se concluya el arbitraje (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1874, p. 137), cuestión que se produjo con la emisión del laudo de 27 de mayo de 1875.

2. EVOLUCIÓN HISTÓRICO-JURÍDICA DEL CONCEPTO DE ESCLAVITUD

En su momento, este caso suscitó gran controversia, entendiéndose que existía la posibilidad de camuflar la esclavitud bajo la figura de la contratación de culíes. En ese sentido, el presente acápite abordará la evolución de la esclavitud desde el siglo XIX hasta nuestros días, a fin de optar por una definición de esclavitud y contrastarla con la figura de la contratación china antes citada.

2.1. Definición de esclavitud

De acuerdo con el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH), el primer instrumento internacional que condenó la esclavitud fue la Declaración de 1815 relativa a la abolición universal de la trata de esclavos (ACNUDH, 2002, p. 3). En la misma, hallamos las siguientes consideraciones contrarias a la esclavitud:

“Que los hombres justos e ilustrados de todos los siglos han pensado que el comercio conocido con el nombre de tráfico de negros de África es contrario a los principios de la humanidad y de la moral universal.

Que las circunstancias particulares que le originaron, y la dificultad de interrumpir repentinamente su curso, han podido cohonestar hasta cierto punto la odiosidad de conservarle; pero que al fin la opinión

pública en todos los países cultos pide que se suprima lo más pronto posible". (el subrayado es nuestro)

Según el profesor Espaliú, esta declaración -de carácter no vinculante- contenida en el Acta Final del Congreso de Viena, de 9 de junio de 1815, fue promovida por los abolicionistas británicos, quienes desde la proscripción de la esclavitud decretada por su gobierno, procuraron que esta medida se replicara en la comunidad internacional (2014, p. 7). Tan determinante fue su lucha abolicionista que, como refiere Espaliú, promovió la adopción de tratados bilaterales

“que prohibían el tráfico de esclavos y contenían (...) [el] derecho de búsqueda, de visita y captura de buques sospechosos de incurrir en el tráfico (...). Incluso, muchos de esos tratados contemplaban la creación de tribunales internacionales mixtos para facilitar la aplicación de las disposiciones convencionales; los que probablemente constituyan los primeros ejemplos de tribunales internacionales para la protección de los derechos humanos” (p. 8).

Ahondando en la materia, el ACNUDH ha estimado que entre 1815 y 1957 se elaboraron aproximadamente 300 instrumentos internacionales propugnando la abolición de la esclavitud (p. 3). Con respecto a ello, Espaliú resalta algunos tratados suscritos en el siglo XIX, tales como “el Tratado de Londres de 1841, sobre la trata de esclavos; el Acta General de la Conferencia de Berlín de 1885; el Acta General de la Conferencia de Bruselas contra la Esclavitud (1889-1890); y la Convención de Saint-Germain-en-Laye de 1919, destinada a revisar el Acta General de Berlín de 1885 y el Acta General y la Declaración de Bruselas de 1890” (p. 8). A modo de ejemplo, citamos a continuación lo contemplado en el Acta General de Berlín, capítulo II, artículo IX:

“Al ver que el comercio de esclavos está prohibido en conformidad con los principios del derecho internacional reconocido por las potencias signatarias, y viendo también que las operaciones que, por mar o por tierra, proporcionan esclavos para el comercio, también deben ser considerados como prohibidos, se declara que estos

territorios no pueden servir como un mercado o un medio de transporte para el comercio de esclavos, de cualquier raza que sean (...)."

De otro lado, no debemos dejar de mencionar el Pacto de la Sociedad de Naciones de 1919, en cuyo artículo 22 también se abogaba por la prohibición del comercio de esclavos:

"El grado de desarrollo en que se encuentran otros pueblos, especialmente los del África Central, exige que el mandatario asuma la responsabilidad por la administración del territorio bajo condiciones que, con la prohibición de abusos tales como el comercio de esclavos, el tráfico de armas y del alcohol, garanticen la libertad de conciencia y de religión (...)" (el subrayado es nuestro).

Del conjunto de declaraciones y tratados sobre la materia, sin duda alguna, merece destacarse la Convención sobre la Esclavitud de 1926⁴, promovida también en el seno de la ahora extinta Sociedad de Naciones. Como indica el ACNUDH, este documento brinda, por primera vez, una definición sobre la esclavitud (p. 4). Así, en su artículo 1, inciso 1 se afirma que "[l]a esclavitud es el estado o condición de un individuo sobre el cual se ejercen los atributos del derecho de propiedad o algunos de ellos".

Sobre el particular, es menester realizar un breve análisis exegético del citado artículo. En primer lugar, corresponde analizar la frase "atributos del derecho de propiedad o algunos de ellos". Jurídicamente hablando, son tres los atributos inherentes de la propiedad: i) usar, ii) disfrutar y iii) disponer. Aunque si profundizamos aún más en la doctrina, podemos hallar a quienes sostienen que la disposición es el único atributo de la propiedad, en tanto los dos restantes también son verificables en otros derechos reales (por ejemplo, el usufructo).

Dejando de lado aquella disquisición teórica, hemos de tener en cuenta que la disposición implica la prerrogativa de enajenar o donar un

⁴ Esta Convención tiene 45 suscriptores de acuerdo a la base de datos de tratados de las Naciones Unidas. Vale señalar que el Perú, China ni Japón son partes.

bien, razón por la cual “los propietarios de los esclavos [los] trata[ban] como parte de sus bienes (...) [eran] vend[idos] o ced[idos] a terceros” (ACNUDH, p. 7). Espaliú ratifica lo antes dicho. El autor, citando un informe de 1953 del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la esclavitud, expresa “que los atributos del derecho de propiedad consist[en en] el poder de comprar, usar, vender o transferir a una persona, o el ejercicio de un control total sobre su trabajo o los frutos del mismo” (p. 15).

A mayor abundamiento, Espaliú nos recuerda que el artículo 7, inciso 2, literal c) del Estatuto de Roma (1998), al igual que la Convención de 1926, define a la esclavitud como “el ejercicio de los atributos del derecho de propiedad sobre una persona, o de algunos de ellos, (...)”. Dicha definición es precisada en los artículos 7, 1, c); Artículo 7 1) g)-2; Artículo 8 2) b) xxii)-2; Artículo 8 2) e) vi)-2 del instrumento denominado “Elementos de los Crímenes” (2002), reafirmando como atributos de la propiedad la capacidad de vender, prestar, donar, etc. (p. 15):

“Que el autor haya ejercido uno de los atributos del derecho de propiedad sobre una o más personas, como comprarlas, venderlas, prestarlas o darlas en trueque, o todos ellos, o les haya impuesto algún tipo similar de privación de libertad”.

Ahora bien, la última frase de la cita anterior (esclavitud como ejercicio de “algún tipo de privación de libertad”) da pie para señalar que la enajenación o donación de una persona sobre otra, tal como si fuere un objeto, carece de sustento hoy en día, dada las complejas y variadas formas que adopta. Por ende, el ACNUDH ha determinado que las condiciones a analizar para que una persona se encuentre sometida a la esclavitud son: “i) el grado de restricción del derecho inherente de la persona a la libertad de circulación; ii) el grado de control de la persona sobre sus pertenencias personales; y iii) la existencia de consentimiento con conocimiento de causa y plena comprensión de la naturaleza de la relación entre las partes” (p.7). En las próximas líneas, profundizaremos más en la lectura actual del concepto de esclavitud.

En el siglo XX resultan destacables otros instrumentos internacionales que invocan abolir la esclavitud. Ejemplos de ello son el artículo 4 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos (1948) y el artículo 8, inciso 1 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966), que expresan que nadie será sometido a esclavitud y que, además de prohibir esta, prohíben la trata y/o el comercio de esclavos. En nuestro continente, el artículo 6 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos (1969) aborda la abolición de la esclavitud muy similar a los tratados antes citados.⁵

En 1949, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC) nombró un Comité Especial de Expertos sobre la Esclavitud que recomendó la elaboración de una convención suplementaria a la de 1926, dado que la definición ahí contenida no abarcaba la amplia gama de actividades que podrían considerarse como prácticas esclavistas (Espaliú, p. 18/ ACNUDH, p. 9). Es decir, se buscó que la definición de la esclavitud “no abarcara únicamente las formas de esclavitud practicadas en la trata de esclavos africanos, sino también prácticas de naturaleza y efectos análogos” (ACNUDH, p. 7). De esa forma surgió la Convención Suplementaria sobre la Abolición de la Esclavitud, la Trata de Esclavos y las Instituciones y Prácticas Análogas a la Esclavitud (1956)⁶. A pesar de la recomendación del Comité de ampliar la definición, el artículo 7, literal a) de la Convención de 1956 no realizó ninguna modificación y repitió la definición de la Convención de 1926 pues se consideró que aquella “debía continuar siendo aceptada como exacta y adecuada” (Espaliú, p. 20). No obstante, el artículo 1 de la Convención de 1956 obliga a los Estados Partes, además de abolir la esclavitud, erradicar la servidumbre por deudas, gleba y otras prácticas análogas a la esclavitud (ACNUDH, p. 6).

De otra parte, es necesario mencionar que los estatutos de los tribunales penales internacionales post segunda guerra mundial han

⁵ Artículo 6. Prohibición de la Esclavitud y Servidumbre

1. Nadie puede ser sometido a esclavitud o servidumbre, y tanto éstas, como la trata de esclavos y la trata de mujeres están prohibidas en todas sus formas. (...)

⁶ Por su parte, la Convención de 1956 tiene a 123 Estados partes.

catalogado a la esclavitud como crimen contra la humanidad⁷, entendiéndose por tal al ataque generalizado (afecta a un gran número de personas) o sistemático (es observable una organización que ejecuta un plan o política) contra población civil. Además, vale recordar que la Corte Internacional de Justicia estableció en su famosa sentencia sobre la *Barcelona Traction* que la protección contra la esclavitud era una obligación *erga omnes*, es decir, era una obligación que se contrae frente a toda la comunidad internacional y que involucra derechos de tal importancia que todos los Estados están obligados en su cumplimiento (Corte Internacional de Justicia, *Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited, Judgment*, I.C.J. Reports 1970, párrafo 33).

Aunado a lo anterior, resulta pertinente mencionar que la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas ha identificado la prohibición de esclavitud como una norma de *ius cogens* (p. 81). Cabe recordar que estas normas son aquellas de carácter imperativo, sobre las que no puede haber pacto en contrario (artículo 53 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados).

Realizada esta breve revisión sobre la evolución del concepto de esclavitud, corresponde dar a conocer la lectura actual del mismo. Para tal efecto, resulta pertinente citar las más importantes opiniones jurídicas que se han vertido sobre la materia. Párrafos atrás, señalamos que el ACNUDH ha determinado que las condiciones a analizar para que una persona se encuentre sometida a la esclavitud son: “i) el grado de restricción del derecho inherente de la persona a la libertad de circulación; ii) el

⁷ Artículo 6, literal c) del Estatuto del Tribunal Militar Internacional de Núremberg (1945); artículo 5 del Estatuto del Tribunal Militar Internacional para el Juicio de los Principales Criminales de Guerra en el Lejano Oriente (Tribunal Militar Internacional de Tokio, 1946); artículo 5, literal c) del Estatuto del Tribunal Internacional para juzgar a los presuntos responsables de graves violaciones del derecho internacional humanitario cometidas en el territorio de la ex-Yugoslavia (1993); artículo 3, literal c) del Estatuto del Tribunal Internacional para Ruanda (1994); artículo 2, literal c) del Estatuto del Tribunal Especial para Sierra Leona (2000).

grado de control de la persona sobre sus pertenencias personales; y iii) la existencia de consentimiento con conocimiento de causa y plena comprensión de la naturaleza de la relación entre las partes”.⁸

La Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH) se ha pronunciado al respecto, añadiendo criterios adicionales para determinar si nos encontramos frente a una situación que amerite ser calificada como esclavitud, al endorsar en su integridad lo expuesto en el caso *Kunarac* por el Tribunal Penal Internacional Ad Hoc para la exYugoslavia⁹. En efecto, según observamos en la sentencia sobre el caso *Trabajadores de la Hacienda Brasil Verde vs. Brasil* “para determinar una situación como esclavitud en los días actuales, se deberá evaluar, con base en los siguientes elementos, la manifestación de los llamados atributos del derecho de propiedad”:

- a) restricción o control de la autonomía individual;
- b) pérdida o restricción de la libertad de movimiento de una persona;
- c) la obtención de un provecho por parte del perpetrador;
- d) la ausencia de consentimiento o de libre albedrío de la víctima, o su imposibilidad o irrelevancia debido a la amenaza de uso de la violencia u otras formas de coerción, el miedo de violencia, el engaño o las falsas promesas;
- e) el uso de violencia física o psicológica;
- f) la posición de vulnerabilidad de la víctima;
- g) la detención o cautiverio;
- i) la explotación (Corte IDH, Caso *Trabajadores de la Hacienda Brasil Verde vs. Brasil*, Sentencia del 20 de octubre de 2016, párrafo 272).

Igualmente, consideramos conveniente informar que, en la actualidad, (dentro del sistema universal de protección extraconvencional de los derechos humanos), el Consejo de Derechos Humanos de las

⁸ Véase las páginas 8 y 9 de este trabajo.

⁹ International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia, *Prosecutor v. Kunarac*, Case IT-96-23-T & IT-96-23/1-T, Judgment, 22 February 2001, párrafo 542.

Naciones Unidas, mediante la Resolución 6/14 del 28 de septiembre de 2007, nombró a una Relatora Especial sobre las formas contemporáneas de la esclavitud, incluidas sus causas y consecuencias. En su primer informe, la Relatora Especial concluyó que, dada la complejidad de su mandato y en vista de que se superponía con los mandatos de otros relatores y grupos de trabajo, “centrará [su] labor [en] el trabajo forzoso, el trabajo infantil desde el punto de vista de la explotación económica de los niños y el trabajo doméstico” (Informe de la Relatora Especial sobre las formas contemporáneas de la esclavitud, incluidas sus causas y consecuencias, Sra. Gulnara Shahinian, A/HRC/9/20 28 de julio de 2008, p. 16).

En el referido informe, la Relatora de aquel entonces también hizo mención que, en virtud a los cambios en la realidad social y económica, el concepto de esclavitud no ha permanecido invariable a lo largo de los años. Hoy en día, la esclavitud ya no puede ser entendida únicamente como el estadio en el que un individuo es cosificado y, por ende, susceptible de ser vendido o cedido a terceros, como ocurría con los negros africanos (p. 5).

La Relatora manifestó que “[e]n la actualidad, algunas antiguas manifestaciones de tipo tradicional de la esclavitud todavía persisten en su forma anterior, mientras que otras han adquirido formas nuevas”. Estas últimas se caracterizan por “tres dimensiones fundamentales: el control por otra persona, la apropiación de la fuerza de trabajo y la utilización o la amenaza de utilización de la violencia” (p. 6).

En virtud a lo afirmado, nos permitimos definir a la esclavitud como aquella condición en la que un ser humano sufre la restricción de su autonomía, a fin de que otra aproveche su fuerza de trabajo, no siendo decisivo para su configuración el empleo de la fuerza contra la víctima, su detención o cautiverio, ni que la adquisición de esta última se dé mediante compensación monetaria.

2.2. Breve referencia a la esclavitud en el Perú

En este acápite, teniendo en cuenta que nuestro objeto de estudio se circunscribe al análisis de la contratación de chinos como una forma

de esclavitud, resulta pertinente revisar los antecedentes inmediatos a su inmigración en el Perú y las condiciones de trabajo de las que gozaban. En ese sentido, es relevante la figura del Mariscal Ramón Castilla, debido a que él fue quien impulsó la abolición de la esclavitud en suelo nacional el año 1854.

Dispuesta la abolición de la esclavitud de los negros, los campos agrícolas de la costa peruana fueron mermando paulatinamente en mano de obra. Fernando de Trazegnies, citando a Pablo Macera, comenta en su libro *En el país de las colinas de arena* que el descontrolado crecimiento demográfico en el sur de China “produce miles de campesinos en vagabundos; lo[s] que (...) “se convirtieron en una tropa desesperada y sin ocupación que moría de hambre y que pedía trabajo inútilmente en los puertos y ciudades”” (p. 79). Al respecto, De Trazegnies especula que es muy probable que haya sido en la década de 1840, la fecha en la que los comerciantes peruanos tomaron conocimiento por primera vez de que los agricultores cubanos estaban promoviendo la inmigración china a su país, dado su bajo costo y grandes conocimientos agrícolas. Así, “el exceso de brazos del campo chino vino a solucionar la falta de brazos del campo peruano” (p. 80).

Siguiendo esa misma línea, el maestro De Trazegnies asevera que “[l]os propios chinos, que actuaban como enganchadores frente a sus paisanos, pronto desarrollaron fuentes perversas de mano de obra”. Así, por ejemplo,

“recurrían a todo tipo de estratagemas y de crímenes. Unas veces, invitaban a individuos vacilantes a participar en sesiones de juego, en orgías con mujeres en puerto y en ensueños de opio. Pasada la fiesta, no pudiendo pagar sus pérdidas en las apuestas (...) eran obligados (...) a reembolsar las deudas con su propia persona” (p. 79).

Sobre el proceso de contratación, el autor refiere que los chinos firmaban sus contratos en Macao, obligándose a trabajar por ocho años, a cambio de una remuneración semanal y otros beneficios (“alimento diario, dos vestidos, una camisa de franela, una frazada al año y tres mudas al

momento de la embarcación, atención médica y vivienda”) (p. 151). En ese periodo, los chinos vivían en condiciones deplorables: dormían encerrados en los galpones, trabajaban más de 8 horas diarias y eran pasibles de maltrato físico a manos de sus patrones (p. 152).

Luego de finalizada la exposición histórico-jurídica sobre la esclavitud, conviene ahora analizar el laudo emitido por el Emperador de Rusia, Alejandro II, para efectos de conocer los alcances de la decisión sobre la embarcación *María Luz* y concluir si, a la luz del Derecho Internacional contemporáneo, el tráfico de culíes calza dentro de nuestra propuesta de definición actual de esclavitud.

3. ANÁLISIS DEL LAUDO EMITIDO POR EL EMPERADOR DE RUSIA

Como señalamos en líneas anteriores, la controversia en torno a la embarcación *María Luz* fue sometida al arbitraje del Emperador de Rusia, Alejandro II. Al respecto, es necesario recordar que el Derecho Internacional clásico avalaba el uso de la fuerza en la resolución de controversias, en consecuencia, en la época que se suscitan los hechos relacionados con la embarcación *María Luz*, no eran comúnmente utilizados por los Estados los medios jurídicos de resolución de disputas, en tanto ello suponía delegar una cuota de soberanía a un tercero. No obstante, podemos evidenciar que durante el siglo XIX se volvió recurrente el empleo del arbitraje para la solución de controversias entre Estados¹⁰.

En buena cuenta, podemos afirmar que durante el siglo XIX, se produjo el apogeo del arbitraje, tal como señala Wilhem Grewe (p. 517). Así, pues, de acuerdo al profesor Stuyt, al Perú le tocó participar en los siguientes arbitrajes (pp. 71,73-74 y 104):

¹⁰ Sobre el particular, basta revisar el libro de Wilhelm Grewe, quien realiza un estudio pormenorizado sobre el empleo del arbitraje durante el siglo XVIII y XIX. Al respecto, es curioso que el arbitraje sea empleado como un método para la solución de controversias (pp. 517-522).

Demandante	Demandado	Árbitro
Perú	Estados Unidos	Leopoldo II de Bélgica
Perú	Estados Unidos	Comisión Mixta
Gran Bretaña	Perú	Senado de Hamburgo
Chile	Perú	C. A. Logan (Ministro de los Estados Unidos de América en Santiago, Chile)

De lo anotado en el recuadro anterior, se puede apreciar que los árbitros elegidos en esa época eran, por lo general, personalidades políticas. En ese sentido, era común que los arbitrajes sean sometidos a jefes de Estado o de Gobierno, así como autoridades morales. Ahora bien, uno de los defectos de nombrar a este tipo de árbitros era la escasa fundamentación de las decisiones o la imposibilidad de ejecutarlas, dada su poca claridad. Por tal motivo, con el paso del tiempo los Estados prefirieron cambiar la designación de las personalidades políticas por la elección de tribunales arbitrales constituidos por juristas especializados.

Como veremos en las próximas líneas, al analizar en detalle el caso bajo comentario, repararemos que la decisión del Emperador de Rusia adolece de las deficiencias antes anotadas.

3.2. Posiciones de las partes en el proceso arbitral

3.2.1. Perú

A fin de responsabilizar al Estado japonés de todas las consecuencias derivadas de la acción de sus autoridades con respecto a la *María Luz*, su tripulación y pasajeros, durante su estadía en el Puerto de Yokohama, el Perú sustentó su posición en los siguientes argumentos:

i) Respecto a la jurisdicción ejercida sobre la *María Luz*.- La embarcación *María Luz* era peruana, teniendo en consideración que contaba con un permiso provisorio de bandera otorgado por las autoridades

competentes de ese país (Lavalle, p. 9). Con esta mención, entendemos que el Estado peruano intentaba justificar la imposibilidad de intervenir la citada embarcación por parte de Japón, dado que esta no ostentaba la bandera del Estado del puerto.

Otro de los argumentos que apuntaban a fortalecer la posición del Perú sobre la falta de jurisdicción de Japón respecto a la embarcación *María Luz* consistía en considerar a la misma como una porción del territorio del primero, en la medida que el buque era de bandera peruana. En efecto, siguiendo a Hautefeuille,

“el buque, aun cuando se encuentre en puerto extranjero, es una colonia de su país, una parte flotante de su territorio: que los hombres que lo habitan, no han dejado el suelo de la patria: que han quedado sometidos á su propio soberano, y no pueden reconocer mas jurisdicción que la suya á lo ménos relativamente á hechos que, exclusivamente conecionados con el buque y los que en él se hallen, no se refieren directamente ni indirectamente, al territorio extranjero sobre el cual flota” (sic) (Lavalle, p. 12).

Mucho menos, podía reclamar Japón jurisdicción sobre el buque peruano si “no se ha cometido crimen alguno, ni dentro ni fuera de las aguas territoriales de una nación”, sostuvo el Perú en su defensa (Lavalle, p. 13).

ii) Respecto al tráfico de culíes al Perú.- Con referencia al transporte de chinos al Perú, dicho Estado manifestó que esa práctica no estaba prohibida por el Derecho Internacional. Siendo más precisos, el Perú argumentó que los emigrantes eran contratados libre y espontáneamente, en armonía con sus leyes y las de Portugal, potencia colonizadora de Macao, y del propio Japón, cuyas leyes y costumbres no prohibían el tráfico de culíes (Ministerio de Relaciones Exteriores, 1874, pp. 93-94). Refuerza lo anotado el hecho de que Japón no haya expresado su disconformidad con la práctica peruana, pese a que en su oportunidad dicho Estado tomó conocimiento formal de la situación de los pasajeros chinos de la embarcación *María Luz* tras haberse escapado uno de ellos como se refirió anteriormente.

ii) Respecto al cumplimiento de las formalidades para navegar por parte de la *María Luz*.- El navío *María Luz* había zarpado del puerto de Macao, donde se embarcaron los chinos, cumpliendo las formalidades legales exigidas para navegar por las autoridades colonizadoras. En ese mismo sentido, el arribo forzoso de la embarcación *María Luz* al puerto japonés de Yokohama - debido a averías - cumplió con la reglamentación japonesa que ello implicaba. No se presentó objeción alguna por parte de las autoridades japonesas, pese a conocer que se transportaba a emigrantes chinos con rumbo al Perú.

iv) Respecto al proceso instaurado contra el capitán de la *María Luz*.- El proceso llevado contra el capitán peruano de la embarcación *María Luz* fue irregular, en la medida que se creó un tribunal exprofesamente para conocer el asunto, su existencia no estaba prevista en norma japonesa alguna. Más grave aún fue que los integrantes del tribunal *ad hoc* variaron en el tiempo según la diligencia practicada.¹¹

3.2.2. Japón

i) Respecto a la jurisdicción ejercida sobre la *María Luz*.- Japón, por su parte, reclamaba jurisdicción sobre *María Luz*. Para ello, dejó de lado que tal embarcación fuere peruana, al punto que no analizó ese extremo y, en cambio, puso énfasis en lo que consideró uno de los principios básicos del Derecho Internacional: el sometimiento de un extranjero a las leyes del Estado que lo cobija, mientras se encuentre en dicho territorio, aunque esas leyes le parezcan duras y opresivas (Comunicación de Señor Oyeno Kagenori a Señor García, 13 junio, periodo Meiji)¹². Asimismo, Japón invocó jurisdicción sobre *María Luz* en defensa del bienestar del

¹¹ Según consta en la Exposición presentada al Emperador de Rusia, Árbitro en el caso de la *María Luz*, por el Plenipotenciario del Perú, por ejemplo, el 7, 9 y 17 de agosto de 1872 se realizaron diligencias por el citado tribunal *ad hoc* con distintos integrantes en su conformación.

¹² Véase la comunicación en U.S. CONGRESS. Congressional Series Set. Washington: Government Printing Office, 1875, pp. 609-614.

puerto de Yokohama y de los pasajeros chinos del barco (Howland, 2016, p. 37).

En ese sentido, y complementando el argumento de la jurisdicción de Japón sobre la embarcación *María Luz*, en lugar de considerar que los buques eran una extensión del territorio del Estado del pabellón de las embarcaciones, el país asiático se manifestó a favor de la regla que indica que los buques comerciales eran justiciables por las autoridades y las leyes del Estado en el que navegaban (Howland, 2016, p. 37).

ii) Respecto al tráfico de culíes al Perú.- Por otra parte, el hecho que el navío haya cumplido con las formalidades para ingresar al puerto de Yokohama (y previamente al de Macao) no implicaba que el Estado japonés se debía sustraer de iniciar una investigación si se contaba con información confiable que se había cometido un delito dentro de su territorio (Comunicación de Señor Oyeno Kagenori a Señor García, 13 junio, periodo Meiji).

iii) Respecto al proceso instaurado contra el capitán de la *María Luz*.-Finalmente, a fin de rebatir las afirmaciones del Perú, en el sentido de que el proceso llevado contra el capitán de la embarcación *María Luz* fue irregular al haberse creado un tribunal *ad hoc* para su juzgamiento, el Estado japonés aseveró que era libre para conducir una investigación en el modo y por medio de las personas y/o entidades que su ordenamiento decidiera soberanamente y aplicarlos indiscriminadamente a los extranjeros (Comunicación de Señor Oyeno Kagenori a Señor García, 13 junio, periodo Meiji).

3.3. Críticas al laudo

Antes de manifestar nuestra opinión respecto al fallo del 17 de mayo de 1875 en sí, hemos de mencionar que, según decidió Alejandro II, el pedido del gobierno peruano de hallar responsable a Japón por los daños y perjuicios derivados de la detención de la embarcación *María Luz*, su tripulación y pasajeros en el puerto de Yokohama por orden de autoridades niponas, no prosperó.

El fallo fue escueto y sin mayor motivación. Únicamente se aseveró que Japón actuó de buena fe, ajustando su actuar a su propio Derecho, sin infringir norma de tratado bilateral alguno entre el Perú y Japón, ni norma general de Derecho Internacional¹³. En ese orden de ideas, los daños y perjuicios causados se atribuyeron a una lamentable combinación de circunstancias¹⁴. Finalmente, Alejandro II, en tono conciliador, manifestó que, a efectos de que las relaciones internacionales se vuelvan más seguras y precisas, era necesario que ambos Estados concluyan un tratado bilateral¹⁵, tal como se hizo posteriormente.

En lo que concierne a las críticas que podemos formular al laudo del Emperador de Rusia, Alejandro II, manifestamos lo siguiente:

En primer lugar, el laudo no identifica dos conductas claramente distintas por las que se podía haber imputado responsabilidad a la tripulación del navío *María Luz*, al margen que no se haya condenado ninguna en el laudo. Una relacionada con el tráfico de culíes y la otra consistente en el comercio de personas.¹⁶

De esta falencia, se desprende a su vez la segunda crítica al laudo que tiene que ver con la falta de motivación jurídica suficiente y adecuada. Todo lo contrario, la argumentación es pobre. Lo que habría que preguntarnos era cuál era el estándar al respecto. En ese sentido, resulta pertinente explicar que la vulneración del debido proceso en la que se incurrió en el arbitraje constituye un estándar exigible nítidamente recién a partir de la segunda mitad del siglo XX.

En tercer lugar, lo que entendemos como más grave es que no se haya valorado por parte de Alejandro II que se trataba como objetos a los

¹³ Véase el tercer párrafo del laudo del Emperador de Rusia, Alejandro II. En U.S. CONGRESS. Congressional Series Set. Washington: 1875, pp. 1066-1067.

¹⁴ *Ibid*, sexto párrafo.

¹⁵ *Ibid*, quinto párrafo.

¹⁶ Mientras que el tráfico de culíes había sido cometido en Japón y, por ende, debía ser analizado en el laudo; el eventual comercio de ciudadanos chinos no se realizó en territorio japonés. En consecuencia, no debió ser analizado. Eso no obsta a que se debió haber hecho la disquisición conceptual correspondiente.

culíes, lo cual quedó claro con el pedido del capitán Herrera en pleno proceso a fin que se restituyese a bordo a los chinos desembarcados en Yokohama contra su propia voluntad. Es decir, sin perjuicio de negar la validez de un contrato firmado por los culíes a fin de prestar su mano de obra, por qué no se condenó enérgicamente la conducta del capitán peruano de forzar la ejecución de este contrato sin mediar el consentimiento del obligado. Muy por el contrario, se admitió la legalidad de dicha práctica al transportar a ciudadanos chinos en su travesía rumbo al Perú, siempre que estuviera amparada en un tratado entre ambos países y así evitar malos entendidos similares.¹⁷

4. CONTRATACIÓN DE CULÍES: ¿FORMA ENCUBIERTA DE ESCLAVITUD?

Ahora, toca preguntarnos cómo se resolvería un caso similar bajo el Derecho Internacional contemporáneo. Sobre el particular, resulta útil recordar que para De Trazegnies, desde la perspectiva del derecho internacional de la época, “la esclavitud es la institución por la que un hombre no se pertenece a sí mismo sino que está bajo el dominio de otro, es decir, está a disposición del otro” (p. 158). Con respecto al concepto brindado, el autor explica *in genere* que de él se desprenden dos ideas. En primer lugar, aquello que le pertenece al amo son una serie de importantes dimensiones de la vida del esclavo (capacidad física y de trabajo). Por ende, al haberse cosificado esos aspectos o derechos del esclavo sobre su vida, no debe existir una remuneración por su utilización. En segundo lugar, el autor añade que el dominio sobre esos aspectos o derechos debe ejercerse a perpetuidad, no por un tiempo determinado (pp. 158-159).

¹⁷ Laudo de Alejandro II, Quinto párrafo: “(...)That the various kinds of opinions provoked by this incident may inspire governments who have no special treaties with Japan, with the desire to make reciprocal international relations more precise, in order to avoid in the future every similar misunderstanding; for they cannot, in the absence of formal stipulations, cause to be placed upon the Japanese government the responsibility of action which it has not wittingly provoked, and of measures which are in conformity with its own legislation”.

Además, De Trazegnies analiza la forma de contratación de los culíes. De esa manera, el autor menciona que en el caso de la inmigración china existía un contrato entre el patrón y el servidor, a través del cual se fijaban los años de servicio y la contraprestación a pagar. Por esas razones, el autor concluye que los culíes no eran esclavos (p. 161).

Sin embargo, a la luz del Derecho Internacional contemporáneo i) la sola existencia de un contrato entre las “partes” no puede servir de justificación para negar situaciones de esclavitud si es que no se ha corroborado previamente que ambas partes han comprendido claramente la naturaleza de sus obligaciones contractuales; ii) en relación con el tiempo, la perpetuidad de la relación entre víctima y perpetrador no debe ser considerada indispensable para definir supuestos de esclavitud. De lo contrario, por ejemplo, relaciones contractuales de un año en las que se encuentre restringida la autonomía de la víctima no calificarían como esclavitud; y iii) finalmente, a propósito de la remuneración, el hecho que se perciba un salario por parte de la víctima no implica que no estemos frente a la figura de la esclavitud.

A MODO DE CONCLUSIÓN

- En 1875 era recurrente emplear la fuerza para resolver controversias entre Estados. Sin embargo, el caso sobre la embarcación *María Luz* fue una demostración de cómo dos Estados no europeos apostaron por fortalecer el aún incipiente Derecho Internacional, recurriendo al arbitraje de un jefe de Estado.

- La esclavitud en su origen implicaba que una persona sea considerada un objeto. Por ende, se disponía de él a perpetuidad, sin mediar remuneración a cambio. En la actualidad, ese concepto ha evolucionado hasta el punto que no es necesario que se prive de autonomía a la persona, basta que sufra la restricción de la misma, a fin de que otra aproveche su fuerza de trabajo, no siendo decisivo tampoco para su configuración, el empleo de la fuerza contra la víctima, su cautiverio, ni que la adquisición de la persona se dé mediando compensación monetaria. En tal sentido, como el caso de los culíes nos demuestra, bajo el ropaje de un contrato en el que estos prestaban su

consentimiento para trabajar en el Perú por cierto periodo de tiempo, se intentó encubrir formas nuevas de esclavitud, lo que felizmente terminó en el caso en concreto a raíz de la detención del navío *María Luz*.

BIBLIOGRAFÍA

- ALTO COMISIONADO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS DERECHOS HUMANOS. *La abolición de la esclavitud y sus formas contemporáneas*. Elaborado por David Weissbrodt y la Liga contra la Esclavitud. Nueva York y Ginebra, 2002.
- BASADRE GROHMANN, Jorge. *Historia de la República del Perú*, Tomo VIII. Lima: Editorial El Comercio, 2005.
- COMISIÓN DE DERECHO INTERNACIONAL. Draft articles on Responsibility of States for Internationally Wrongful Acts, with commentaries, adopted by the International Law Commission at its fifty-third session, Report of the International Law Commission on the work of its fifty-third session, 23 April - 1 June and 2 July - 10 August 2001 (A/56/10, reproduced in Yearbook of the International Law Commission 2001, vol. II(2)).
- CORTE INTERAMERICANA DE DERECHOS HUMANOS. Caso Trabajadores de la Hacienda Brasil Verde vs. Brasil, Sentencia del 20 de octubre de 2016.
- CORTE INTERNACIONAL DE JUSTICIA. Barcelona Traction, Light and Power Company, Limited, Judgment, I.C.J. Reports 1970.
- CORTE PENAL INTERNACIONAL PARA LA EXYUGOSLAVIA. Prosecutor v. Kunarac, Case IT-96-23-T & IT-96-23/1-T, Judgment, 22 February 2001.
- CORTE PERMANENTE DE JUSTICIA INTERNACIONAL. Mavrommatis Palestine Concessions (Greece v. Great Britain), Sentencia del 30 agosto de 1924 (Ser. A) No. 2.
- ESPALIÚ BERDUD, Carlos. “La definición de esclavitud en el Derecho Internacional a comienzos del siglo XXI”. En *Revista Electrónica de Estudios Internacionales*, número 28, diciembre de 2014. Disponible en <http://www.reei.org> (visitada el 3 de abril de 2018).
- FASSBENDER, Bardo y Anne PETERS. *The Oxford Handbook of the History of International Law*. Nueva York: Oxford University Press, 2012.

- GREWE, Wilhem. *Epochs of International Law*. Berlin, Nueva York: De gruyter, 2000. Traducción de Michael Byers.
- HOWLAND, Douglas. "The Maria Luz Incident: Personal Rights and International Justice for Chinese Coolies and Japanese Prostitutes". En BURNS, Susan L. y Barbara J., BROOKS. *Gender and Law in the Japanese Imperium*. California: University of Hawai Press, 2014, pp. 21-47.
- HOWLAND, Douglas. *International Law and Japanese Sovereignty: The Emerging Global Order in the 19th Century*. Primera edición. New York: Pallgrave Macmillan, 2016.
- LAVALLE, José Antonio. *Exposición presentada al Emperador de Rusia, Árbitro en el caso de la María Luz por el Plenipotenciario del Perú*. Lima: Imprenta del Estado, 1875.
- MCEVOY, Carmen. *La utopía republicana. Ideales y realidades en la formación de la cultura política peruana (1871-1919)*. Lima: Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1999.
- MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES. *Memoria que presenta el despacho del Ministerio de Relaciones Exteriores al Congreso ordinario 1874*. Lima: Imprenta del Estado, 1874.
- SABELIEV, Igor. "Rescuing the prisoners of the Maria Luz: The Meiji Government and the 'Coolie Trade', 1868-1875". En EDSTROM, Bert. *Turning Points in Japanese History*. New York: Routledge, 2013, pp. 71-83.
- SHAHINIAN, Gulnara. Informe de la Relatora Especial sobre las formas contemporáneas de la esclavitud, incluidas sus causas y consecuencias. A/HRC/9/20 28 de julio de 2008.
- STUYT, A.M. *Survey of International Arbitration 1794-1938*. Springer: Heidelberg, 1939.
- TEITELBAUM, Michael. *Chinese Immigrant. Facts on File INC*, 2009.
- TRAZEGNIES, Fernando de. *En el país de las Colinas de arena: Reflexiones sobre la inmigración china en el Perú del siglo XIX desde la perspectiva del Derecho*. Tomo II. Segunda edición. Lima: Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1995.
- U.S. CONGRESS. Congressional Series Set. Washington: Government Printing Office, 1875.