

Los orígenes de nuestra historia de relaciones diplomáticas y de amistad

Bolivia y Japón: una centenaria historia de vínculos

En 2024 se conmemora ciento veinticinco años del inicio de la inmigración japonesa a Bolivia y ciento diez años de las relaciones diplomáticas entre Bolivia y Japón. Ambas celebraciones están íntimamente ligadas a historias de superación, sueños, amistad y visión de futuro, que explican el origen de las buenas relaciones entre ambos países.



En el fondo, la inconfundible forma geológica que rodea la ciudad de La Paz, Bolivia. A la izquierda, un mikoshi o templo portátil, que es la característica visible de la mayoría de los festivales matsuri en Japón (cortesía del Centro Histórico de la Inmigración Japonesa a Bolivia).

Hay un viejo informe elaborado por la Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica de Bolivia, de 1904, que resume los resultados del sexto censo de población, realizado en septiembre de 1900. Según sus datos, había 79 japoneses en Bolivia, todos varones, de los cuales dos estaban en Oruro, otros dos

en Santa Cruz, uno en la ciudad de La Paz y el resto, setenta y tres, en la provincia Larecaja de La Paz.

No hay información sobre los dos japoneses que fueron registrados en Santa Cruz. En cambio, sí hay rastros sobre uno de los dos japoneses censados en Oruro, y se sabe que trabajó para la empresa que administraba el ferrocarril entre Oruro y

Antofagasta, donde comenzó con labores sencillas y sirvió por algunos años, hasta independizarse. Es posible que se trate del primer japonés en arribar a tierras bolivianas, a finales de agosto de 1899. En cuanto al único japonés en la ciudad de La Paz, la hipótesis más aceptada es que se trató de uno de *los setenta y cuatro* que trabajaron en las plantaciones de caucho en Larecaja.

Los japoneses en ultramar

Japón es un archipiélago formado por cuatro grandes islas principales y otras tres mil setecientas pequeñas. Por ello, es fácil suponer que la navegación marítima fue importante en su historia. Inclusive hubo lo que en occidente se conoce como *piratas*, tal el caso del famoso clan Murakami, que controló el comercio en los mares desde la segunda mitad del siglo XIV.

Desde el punto de vista de los antiguos navegantes japoneses, al oeste y sur estaban los países con los que se comerciaba, y hacia el este, solo había mar.

Tras la llegada de los portugueses y españoles a Japón, en 1543, se abrió una nueva ruta comercial, pero siempre por el sur, dado que, para intercambiar mercancías por mar entre Europa y Asia, había que rodear África y pasar por las islas Molucas o por Manila, que eran los nodos del comercio mundial, hasta llegar a China o a Japón. Esta vinculación con el sur es el origen del concepto *namban boeki*, que significa «comercio con los bárbaros del sur».

¿Y América? Si bien los navegantes de la época sabían cómo ir de Nueva España (hoy México) a Manila, fracasaron reiteradamente para retornar desde Asia hacia América. Hubo que esperar a que Andrés de Urdaneta descubriera, en 1565,

que la corriente Kuroshio era parte de un sistema marítimo que llegaba hasta Acapulco. Los japoneses utilizaron, por siglos, las corrientes Oyashio y Kuroshio, pero nunca imaginaron que una de ellas podía llevarlos hasta el «fin del mundo».

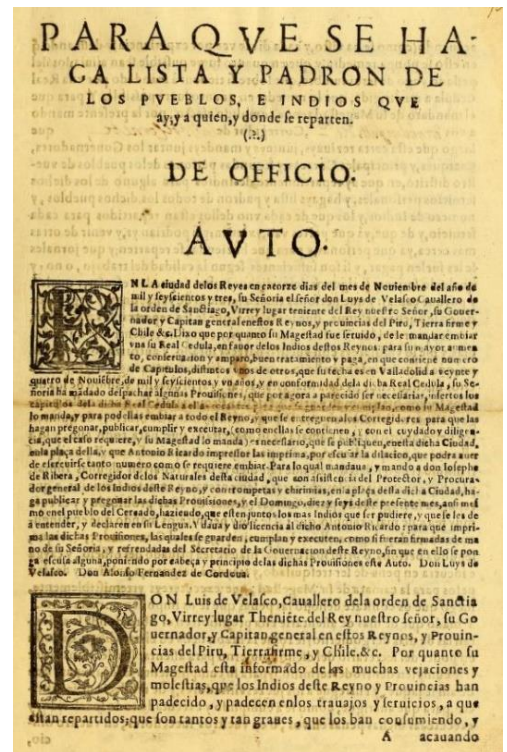
Los primeros japoneses en el continente americano

Los primeros registros de japoneses en tierras americanas datan de 1597, cuando tres jóvenes esclavos de *Xapon*, que fueron vendidos en Filipinas, acompañaron a un portugués hasta Nueva España. Más al sur, en el Virreinato del Perú (hoy Bolivia, Perú y otros países sudamericanos), el *Padrón de indios* de 1613 contó a nueve *indios varones* y once *indias mujeres* provenientes de Japón. Seguramente ingresaron por el puerto de Lima (llamado puerto de Callao desde 1637), el más importante de este Virreinato.

El mismo año del *Padrón de indios*, 1613, el samurái Hasekura Tsunenaga comenzó un viaje hacia España y Roma, para cumplir el mandato de su señor, el daimio de Sendai, de enviar una misión diplomática a esos países. Hasekura llevó consigo a 150 japoneses, recorrió la corriente de Kuroshio hasta Acapulco, cruzó Nueva España por tierra hacia Veracruz, abordó otro barco y, desde allí, por el Atlántico hasta España. Esta era la ruta comercial más importante de ese entonces, y fue usada hasta la independencia de los países americanos y la construcción del canal de Panamá. A su retorno, parte del grupo de japoneses de Hasekura se quedó en España y otra, en México.

El aislacionismo

A pesar de la evidencia de la llegada de japoneses al continente americano desde finales del siglo XVI y el dinamismo del comercio entre Asia y Europa a través de México, las llegadas de japoneses a América se detuvieron repentinamente. Esto se debe a que, en 1639, el *shogunato* de Tokugawa inició una política aislacionista que limitó los contactos comerciales a los estrictamente necesarios, controlados por el Gobierno, y se prohibió la llegada y salida de personas, bajo pena de muerte. Este periodo es denominado hoy como *sakoku*,



Auto (orden) del virrey de Perú, don Luis de Velasco y Castilla, para que se realizara un padrón de indios. Según el padrón de 1613, había veinte «indios de Japón» en este virreinato, hoy Perú y Bolivia. Cortesía de archive.org.

que literalmente significa «cierre del país».

Esta política restrictiva del intercambio de personas duró más de dos siglos, el tiempo suficiente para que ocurrieran grandes cambios en el mundo, como por ejemplo el debilitamiento del imperio español y el nacimiento de las nuevas repúblicas americanas, incluida la República de Bolivia, en 1825.

La política aislacionista del *sakoku* se terminó en 1854 con la firma de un tratado de comercio con Estados Unidos, y esta apertura atrajo la mirada de algunos comerciantes y diplomáticos que vieron oportunidades en la colocación de mano de obra japonesa en el exterior.

El primer intento registrado fue el de un agente estadounidense que firmó un acuerdo con el último *shogun* Tokugawa, para enviar a los Estados Unidos a unos cincuenta japoneses al Reino de Hawái (antes de su anexión a los Estados Unidos), para que trabajaran en la zafra de la caña de azúcar, un mercado pujante que demandaba mano de obra barata. Sin embargo, este trato se firmó a pocos meses de la entronización del emperador Meiji, en 1868, cuyo Gobierno no reconoció ese acuerdo.

A pesar de la dificultad que suponía este desconocimiento, el agente forzó el envío de



El censo de población de 1900 contó a 79 japoneses en Bolivia, todos varones. La mayor parte, setenta y tres, estaban en Larecaja, trabajando en las plantaciones de goma. Eran tiempos de la fiebre del caucho.

los japoneses a Hawái y Guam, sin pasaportes, ocasionando un conflicto diplomático que fue agravado por los malos tratos laborales sufridos por los japoneses. La consecuencia de este incidente fue una nueva prohibición a la emigración de japoneses, y hubo que esperar unos quince años hasta que se normalizara la incorporación de Japón al mercado laboral mundial.

La migración como política

Si bien el trabajo de las agencias de colocación de mano de obra estuvo restringido, hay rastros de japoneses trabajando como buceadores para la industria de la concha de perla en Australia, en 1878, lo que demuestra que el dinamismo del intercambio de mano de obra ya estaba activándose.

En parte, la política de migraciones estuvo motivada por la idea impulsada por Enomoto Takeaki —quien llegó a ministro de Relaciones Exteriores del Japón— de utilizar la migración de japoneses a ultramar como una manera de construir puentes de vinculación con otros países. Sin embargo, las razones económicas fueron más evidentes, dado que el país estaba enfrentando los efectos de una política de modernización que trajo consigo algunos desequilibrios, como por ejemplo una aguda

inflación, el impago de deudas del sector agrícola o el desempleo. La mezcla entre ambas razones motivó una política orientada a fomentar las migraciones para lograr nuevos canales comerciales.

Por ello, Japón tomó dos decisiones que cambiarían por completo el flujo migratorio hacia el exterior: por una parte, comenzó a impulsar tratados migratorios, como el suscrito con Hawái en 1885 y, por otra, recurrió a agencias migratorias para reclutar rápidamente a agricultores decididos a ganar algún dinero con contratos de tres o cuatro años.

Estos fueron los orígenes de los envíos de personas a Argentina (1886), Guatemala (1893) o México (1897).

Contratos en Perú

En 1898, Hawái fue incorporado a Estados Unidos, cuyas leyes laborales impedían la contratación de inmigrantes japoneses. Por eso, una de las empresas dedicadas al reclutamiento y colocación de mano de obra japonesa, la compañía Morioka, estuvo buscando nuevos destinos y logró acercamientos con varias fincas azucareras de Perú.

De hecho, durante el último cuarto del siglo XIX, algunos países de Latinoamérica vivieron momentos de auge, como por ejemplo el *boom del guano*, la *fiebre del caucho*, la

explotación de salitre o el apogeo de la caña de azúcar, por lo que la llegada de japoneses a estas regiones era cuestión de tiempo.

Esta es la razón detrás de la llegada de 790 japoneses a Perú, en abril de 1899. El viaje, los pasajeros, el nombre del barco, entre otros muchos otros datos, están bien documentados y son el sustento de las celebraciones del inicio de los vínculos entre Perú y Japón a través de la migración.

De alguna manera, la llegada de japoneses a Perú reemplazó el uso de peones chinos, denominados *culís*, que fueron contratados a mediados del siglo XIX para labores en la extracción de guano, la zafra de azúcar y la construcción de ferrocarriles. La historia de estos chinos ha sido importante en Perú (inclusive participaron en la Guerra del Pacífico), pero para esta historia es necesario entender que el mundo estaba encaminado hacia la abolición de la esclavitud, Perú había promulgado una ley de libertad de esclavos en 1954 y China había prohibido la salida de migración para explotación laboral en 1873, aunque este problema continuó unas décadas más, afectando a los japoneses recién llegados. Al respecto, hay registros fotográficos de siringueros chinos *culís* con grilletes en los pies, en 1881, tan solo ocho años antes de la llegada del primer grupo de japoneses a Perú.



Un grupo de trabajadores japoneses en Hawái, en el siglo XIX. Fue el primer destino para la colocación de mano de obra agrícola tras el aislamiento de la política sakoku.



En el fondo, en la parte superior derecha de la fotografía, la silueta y humo del transoceánico Sakura maru. El puerto es el de Cerro Azul, de Perú, y la toma es del 4 de abril de 1899, un día después del arribo de 790 japoneses a Callao, en ese mismo barco. Dominio público.

Sin conocer esta realidad, los japoneses llegaron a Perú para trabajar en las mismas labores que eran el foco de la atención de las acciones abolicionistas de la esclavitud. Si bien eran otros tiempos, todavía eran evidentes algunos rasgos de las antiguas condiciones de semiesclavitud.

Aquello ocasionó varios incidentes, como peleas con los patrones o despidos masivos, todos en menos de cuatro meses.

Algunos japoneses comenzaron a buscar trabajo en Lima, sirviendo en restaurantes o realizando actividades básicas, dadas las dificultades del idioma. Otros, en cambio,

exigieron soluciones a la compañía Morioka. Sin embargo, y debido a los conflictos que se habían generado, esta empresa se vio en dificultades para lograr acuerdos con otros empleadores, por lo que buscó alguna alternativa en Bolivia.

El caucho y el ferrocarril

Según documentos y el relato de una familia *nikei* de La Paz, uno de los japoneses que optó por buscar su propio camino fuera de la caña de azúcar encontró trabajo como camarero en Lima. Luego decidió probar suerte en otras regiones peruanas, donde conoció a uno de los maquinistas de la empresa inglesa *Antofagasta and Bolivia Railway Co. Ltd.*, con quien rápidamente entabló amistad.

El maquinista estaba de paso por Arequipa, tal vez para visitar a algún pariente en Perú, y debía retornar a sus labores en Bolivia. Seducido por las posibilidades de trabajo en la empresa de ferrocarriles, el joven japonés acompañó al maquinista. Desde Arequipa viajó a Puno para cruzar el lago Titicaca, pasar por La Paz y llegar a Oruro. Su ingreso a Bolivia fue a finales de agosto de 1899. Por el momento, es el relato más antiguo sobre la llegada de un japonés después de la fundación de la República de Bolivia. De todas maneras, este joven fue parte de los



La princesa Sayako, en Bolivia, en 1999, durante las celebraciones del centenario de la inmigración japonesa a Bolivia. Archivo de la Embajada.

790 que llegaron a Perú en el barco *Sakura maru*.

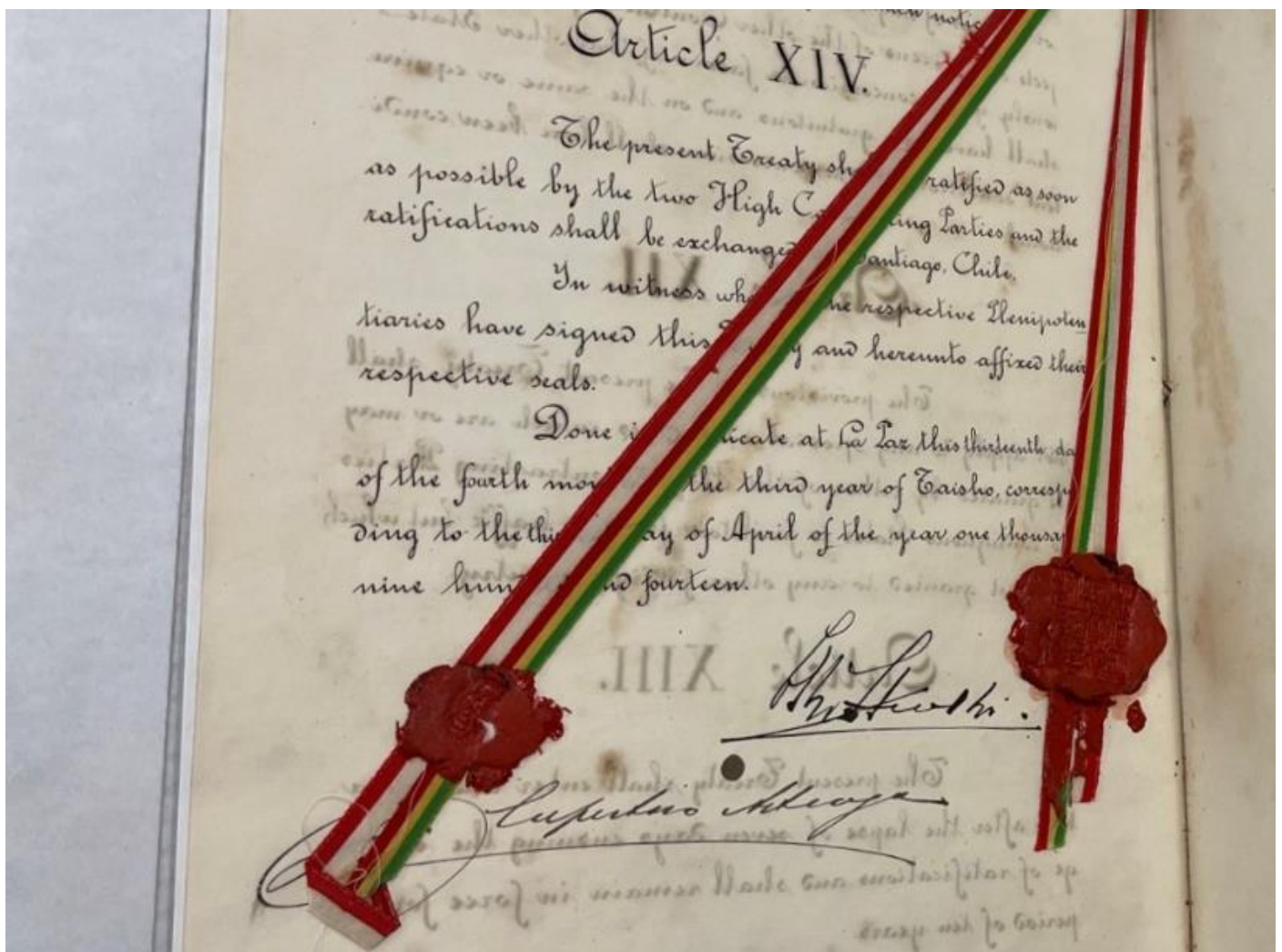
Mientras tanto, la empresa japonesa había intercambiado algunas conversaciones con el empresario escocés Guillermo Speedie, que tenía negocios en Perú y Bolivia y estaba buscando mano de obra para algunos capitalistas que querían explotar sus gomales en Bolivia.

Esta empresa escogió a dos de sus empleados para que acompañaran a noventa y un japoneses que se habían interesado en esta nueva iniciativa.

La travesía de estos 91, desde su partida de Lima para ir en barco desde Callao hasta Mollendo, ha sido investigada detalladamente. El primer tramo fue similar al del otro joven japonés, a través de Arequipa, Puno y Puerto Pérez, pero cambiando el curso hacia Sorata para llegar a las plantaciones de caucho en San Antonio, de la provincia Larecaja de La Paz. La finca era del empresario austriaco Adalberto Violand.



Fábrica de camisas de la Casa Komori, en La Paz. Su propietario llegó a Perú en 1908, con la sexta inmigración japonesa, y fue atraído a Bolivia por las noticias de parte de sus familiares y antiguos vecinos en Japón. Cortesía del Centro Histórico de la Inmigración Japonesa a Bolivia.



Las firmas del canciller boliviano Cupertino Arteaga y del enviado extraordinario y ministro plenipotenciario Hioki Eki, estampadas en el tratado de comercio del 13 de abril de 1914. Fue el inicio de las relaciones diplomáticas entre Bolivia y Japón. Fotografía: cortesía del Archivo Diplomático del Ministerio de Asuntos Exteriores del Japón.

Los noventa y un japoneses y dos supervisores partieron de Callao el 31 de agosto de 1899 y llegaron a San Antonio 23 días después.

Los pasajeros del barco *Sakura maru*, de 1899, representan el inicio de los vínculos entre Japón, Perú y Bolivia a través de la migración, y son el principal motivo de las visitas de los miembros de la familia imperial, cada diez años, desde 1999, cuando se celebró el centenario de esta historia.

El flujo migratorio

El censo de 1900 muestra los rastros de los japoneses en Larecaja, pero su estadía no fue larga. De hecho, este censo se había realizado un día después del vencimiento del contrato de 74 japoneses que todavía trabajaban en la zona, con la casa comercial Günther, lo que explica su registro cerca de Sorata. Sin embargo, la mayor parte de ellos estaba a punto de retornar a Perú y Japón.

Si bien solo un puñado de este primer grupo se quedó en Bolivia, ya se había iniciado un flujo migratorio: el joven japonés en la empresa de ferrocarriles siguió trabajando en Bolivia y fueron llegando otros, como por ejemplo los múltiples grupos por el río Madre de Dios, para trabajar en las tierras del *rey del caucho*, don Nicolás Suárez, en el norte boliviano.

El paso de estos grupos de siringueros japoneses por Bolivia dejó varios rastros, como por ejemplo los topónimos *Nuevo*



El enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Japón ante Chile y concurrente para Bolivia, Hioki Eki. Fue quien firmó el tratado de comercio entre Bolivia y Japón. Fotografía de dominio público.

Japón en Sorata, o *Yokohama, Tokio, Hiroshima* o *Nagasaki* en Pando. También es la razón de la gran cantidad de apellidos y nombres japoneses en el norte boliviano.

También llegaron comerciantes japoneses. Los primeros fueron vendedores ambulantes que iniciaron sus actividades en Perú que luego buscaron oportunidades en Bolivia. En los primeros años, el acceso al financiamiento no era fácil para los empresarios japoneses, debido a los resabios de la imagen que tenían como mano de obra barata, por la visible discriminación de la época y sus bajos ingresos, lo que les ocasionaba una baja calificación para obtener créditos bancarios.

A pesar de este punto de partida, los emprendimientos japoneses florecieron en Perú y Bolivia gracias a un sistema de colaboración mutua basado en la confianza llamado *tanomoshi*, que existe en Japón desde mediados del siglo XIII —que es algo parecido al *pasanaku* boliviano—.

En pocos años, las casas comerciales, bazares y hasta fábricas japonesas comenzaron a erigirse en La Paz.

Las relaciones diplomáticas

En pocos años, los japoneses fueron incursionando en otros rubros comerciales, como la artesanía, los servicios gastronómicos, los bazares o la importación de productos. Al mismo tiempo, el Gobierno boliviano estaba en una etapa de expansión de sus relaciones con otros países, aunque todavía no había logrado ningún acuerdo con un país asiático.

En 1908, el presidente boliviano Ismael Montes Gamboa y su renovado Ministerio de Relaciones Exteriores motivaron los primeros acercamientos diplomáticos con Japón, el país al que veían con mejores potencialidades en Asia.

Si bien el intento del presidente Montes no obtuvo resultados ese año, sí se logró un acercamiento eficaz durante su segundo mandato (1913 a 1917), que llegó hasta la suscripción de un tratado de comercio, el 13 de abril de 1914.

Este fue el primer convenio suscrito entre Bolivia y Japón, y representa el inicio de sus relaciones diplomáticas. Por esta razón, ambos Gobiernos han planificado una serie de eventos para conmemorar sus ciento diez años de amistad.

El primer artículo del tratado de comercio entre Bolivia y Japón prevé la «sólida y perpetua paz y amistad» entre ambos países y sus ciudadanos, un mandato que se considera hoy como la base de sus relaciones diplomáticas: paz y amistad.



Don Víctor Muñoz Reyes, el primer embajador boliviano en Tokio (1918 a 1920)

La evolución de las relaciones

El primer enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Bolivia en Japón fue don Víctor Muñoz Reyes, quien presentó sus cartas credenciales ante el emperador Taisho, un 13 de junio de 1918. Llegó a un Japón distinto al que motivó las primeras migraciones a Perú y Bolivia, dado que el proceso industrializador de Japón ya estaba en pleno desarrollo, con el consecuente proceso de urbanización y varias oportunidades comerciales.

La década siguiente se caracterizó por el inicio de grandes emprendimientos de japoneses en Bolivia. Cada vez había más japoneses en los rubros comerciales y algunas de las empresas tenían sucursales en varias ciudades. Además de la importación de productos japoneses, también había fábricas de camisas, pijamas o pañuelos.

Más allá del aspecto comercial, también hubo algunos hitos que marcaron la historia de las relaciones, como por ejemplo el retorno del embajador Muñoz Reyes a Bolivia, acompañado por un maestro de judo, Kentaro Hara, quien es posiblemente quien introdujo este arte marcial a Sudamérica. Pero esa será otra historia.