
Diario de un viaje alrededor del mundo, durante los años 1816, 1817, 1818 y 1819, por el Sr. Camille de Roquefeuil, teniente de navío, caballero de Saint-Louis y de la Legión de Honor. Comandante del navío Le Bordelais, armado por el Sr. Balguerie Júnior, de Bordeaux*



Facundo Scaraffia

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

facundoprociam@gmail.com

Estudios del ISHIR

vol. 15, no. 42, 2025

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

ISSN-E: 2250-4397

revistaestudios@ishir-conicet.gov.ar

DOI: <https://doi.org/10.35305/e-ishir.v15i42.2118>

Prefacio

Esta obra estaba escrita desde hacía tres años; pero diferentes circunstancias; y una cierta timidez, impidieron al Sr. de Roquefeuil que lo entregue a la impresión: es sólo cuando se va por un largo viaje[1] que, cediendo a las solicitudes de su familia, les ha dejado su manuscrito con el permiso de hacer el uso que ella quisiera. Uno de los hermanos del autor fue responsable de la publicación de este *journal*, al cual no realizó ningún cambio. La obra es fiel a como fue escrita a bordo del *Bordelais*. Por tal motivo, el lector no debe esperar encontrar frases pomposas, de las cuales a menudo el objetivo principal es brillar a expensas de la verdad: es el lenguaje de un marinero que describe todo lo que ve, y da cuenta de emociones agradables o dolorosas que el gran cuadro ante sus ojos le hizo sentir. Podemos, además, reconocer fácilmente un cierto tono de localidad que es el sello distintivo de su buena fe.

El Sr. de Roquefeuil, por una modestia que el público no le sabría reconocer, se ha limitado a dar detalles específicos solo sobre países poco conocidos, temiendo repetir lo que sus predecesores ya han

dicho. Los que ofrece en las Islas Marquesas, la costa noroeste de América, California, etc., son de gran interés y deben satisfacer a los lectores que disfrutan identificándose con los temas aquí tratados.

El autor se centró principalmente en lo que concierne a la marina y el comercio. Esta última parte, en particular, es tratada de una manera que, por sí sola, honraría a su autor, si la obra en su conjunto no demostrara que ha viajado y observado como un hombre que ama la gloria y la prosperidad de su país.

Esta obra viene a resolver un gran problema, el de comerciar con China sin exportar efectivo. Por razonamientos tan justos como profundos, el autor da a conocer cuán ventajosas serán, en todos los aspectos, las expediciones a esta parte del mundo. Sin embargo, no se encontrarán nuevas informaciones sobre China; porque nadie ignora cómo se realiza el comercio con extranjeros allí; pero el punto esencial era establecer la posibilidad de expandir nuestra industria incluso entre estos países poco conocidos; y el Sr. de Roquefeuil puede tomar crédito por haber contribuido a eliminar los obstáculos que impedían que nuestro comercio se volviera tan universal como el de una potencia rival.

Después de un viaje tan largo como doloroso, realizado con la autorización del ministro y con un propósito de utilidad general, el Sr. de Roquefeuil creía tener derecho a la benevolencia del gobierno; sin embargo, al llegar a París, le dijeron en el ministerio de marina que, debido a la naturaleza del viaje, no podía esperar un avance en ese sentido. Fue solo después de haber reconocido, durante dos años, la verdad de esta advertencia, que el Sr. de Roquefeuil, contando once años como teniente, dejó con pesar la marina real, en la que su familia siempre había servido con honor, para navegar en función del comercio.

Esta decisión le fue dictada más por su afán de observación y por la intención de ser útil para su país, que para reparar los males que la revolución le había causado, y de los cuales el Marqués de Roquefeuil, su padre, fue una de las víctimas más honorables.

Dado que los límites de un Prefacio no nos permiten entrar en muchos detalles, trataremos, en la Introducción que sigue, los diferentes temas que merecen un análisis. Es menos una introducción particular a esta obra que a todos los viajes en general, habiendo creído hacer algo agradable para el público y útil para los navegantes, al presentarles una historia precisa de los viajes que se hicieron, ya sea alrededor del mundo, o sea en el Mar del Sur. Mediante la indicación sumaria que se hace de cada uno de ellos, el lector podrá verificar fácilmente los errores que el Sr. de Roquefeuil nos ha revelado. Tiene más derecho a inspirar confianza en este punto, ya que ha buscado todos los medios para hacer justicia a los hábiles navegantes que lo han precedido. También nos convenceremos de una verdad que

honra el carácter del autor, es que solo ha señalado los errores que podían ser peligrosos por su importancia, y siempre expuso las razones que pudieron haber engañado la atención de quienes los cometieron, o seducido su imaginación.

El mapamundo y el mapa de la costa noroeste se han adjuntado al viaje para que el lector pueda seguir fácilmente al Sr. de Roquefeuil en todas las regiones que ha recorrido. El editor ha creído necesario seguir este método, generalmente adoptado para este tipo de obras, y cuya utilidad es reconocida.

El editor ha eliminado del trabajo original el vocabulario de diferentes idiomas indios. La dificultad de expresar correctamente la pronunciación, que en este caso sería todo el mérito, le ha impedido cumplir el deseo que había concebido inicialmente. Al comparar los vocabularios proporcionados por navegantes anteriores, reconocemos de inmediato las dificultades de representar exactamente un lenguaje que apenas comprendemos; y notamos, sobre todo por la manera en que se figura la pronunciación, que pertenecen a traductores de una lengua extranjera a ellos.

Esperamos que el público reciba favorablemente esta obra, cuya originalidad de los detalles añade atractivo al tema.

Introducción

Los viajes siempre han estado a la cabeza de los medios más rápidos y eficaces para ampliar el círculo de nuestras ideas y conocimientos, y para hacer florecer las artes, las ciencias, el comercio y la civilización. En efecto, la naturaleza no es idéntica en todas partes a sí misma; al contrario, sólo se presenta a nuestros ojos en medio de una procesión de fenómenos, matices, formas a menudo extrañas entre sí. Siempre sublime, siempre admirable en sus creaciones, las diferencias sin embargo en cada país, en cada provincia, en cada cantón y, difundiendo de un polo a otro sus tesoros, sus beneficios, sus maravillas, agregan aún más a las bellezas naturales con las cuales nos seducen estos fenómenos, el encanto de la variedad y la gracia del contraste. Que el hombre instruido y ávido de conocimiento emprenda viajes, que revise las numerosas singularidades que se le ofrecen en multitud en un mundo extraño, en medio de tantos objetos antes todavía inadvertidos y sin existencia para él, pintor, poeta, naturalista, comerciante u hombre del mundo, sentirá sus ideas multiplicarse y ampliarse, su memoria enriquecerse de pensamientos y de imágenes nuevas, y su espíritu llegar, como por encantamiento, a una esfera más vasta, más brillante y más elevada.

Uno de los frutos de los viajes es aprender no solamente las variaciones y las irregularidades aparentes de la naturaleza exterior, sino también los caprichos y las anomalías del espíritu humano;

anomalías y caprichos que cambian a menudo con los lugares, así como con fenómenos externos.

Podemos fácilmente vislumbrar las inmensas ventajas que un hábil observador puede obtener de los viajes, y concebir la opinión de algunas naciones modernas entre las que los viajes son considerados como el complemento necesario de la educación; finalmente, concebiremos, al desviar por un momento la vista sobre esa Grecia que siempre es necesario citar cuando se habla de cualquier tipo de gloria, que los poetas, los naturalistas y los filósofos más célebres de esta tierra clásica de las bellas artes y la filosofía, fueron todos en busca de luces y conocimientos nuevos en las naciones vecinas.

Orfeo, el primero, trajo de Egipto a su patria, entre las tribus de la Grecia salvaje, luces más puras y tradiciones menos confusas sobre la esencia y los atributos de la divinidad. Tres siglos después, llegó Homero: no hay persona que, al leer la *Ilíada* y la *Odisea*, no admire esta prodigiosa multiplicidad de cuadros que, siempre fieles, siempre variados, parecen abrazarse y reproducir uno tras otro todas las escenas del mundo físico y el mundo intelectual. Por muy rica y flexible que fuera la imaginación de este poeta sin rival, sin la contemplación atenta de los hombres y las cosas que se presentaron sucesivamente a su vista durante el período más largo de su vida, en medio de ciudades y de naciones extranjeras, ¿habría sacado de sí mismo esta deslumbrante abundancia de ideas e imágenes, esta asombrosa flexibilidad con la cual supo pintar y embellecer esa variedad de estilos siempre en armonía con los pensamientos?

Si de la literatura pasamos a la filosofía, la misma reflexión se vuelve a presentar, especialmente respecto a aquellos que fueron los primeros en fundar escuelas de metafísica y moral en Grecia e Italia. Tales, Pitágoras, no crearon solo por la fuerza de una imaginación creativa los sistemas que enseñaron y que difundieron; ellos solo embellecieron e hicieron probables las doctrinas que habían extraído originalmente; uno, de las misteriosas teorías de los sabios de Memphis; el otro, de sus conversaciones con los magos de Persia y los brahmanes de la India.

Se puede plantear, en principio, que dado que una de las características de la naturaleza, ya sea física o sea moral, es presentarse constantemente acompañada de diferentes modificaciones y de fenómenos nuevos, debemos, cuando viajamos, adquirir sobre una multitud de objetos, una multitud de nociones que habría sido imposible tenerlas sin los viajes.

Los viajes en sí mismos influyen no menos directamente en el desarrollo y crecimiento de las artes y las ciencias.

Las bellas artes son hijas de la imaginación y del entusiasmo; reproducir con energía y fidelidad el espectáculo de las escenas físicas y morales que elevan y halagan el alma, ese es su objeto; unidad y

variedad en esta copia de las escenas del mundo, esa es su regla. Sin embargo, ¿cuándo es que el pintor, el poeta, el artista, sea lo que sea, podrá difundir en sus creaciones esta variedad que le demandamos, que le exigimos imperativamente? Es cuando la vista atenta de todo lo que sucede dentro y fuera de él habrá enriquecido y fertilizado su imaginación.

¿Se cree los viajes inútiles para producir este efecto?

En cuanto a las ciencias filosóficas, basta un instante de atención para ver que cuantos más hechos del hombre en diversas posiciones observemos, más perfeccionaremos la ciencia de la que el hombre es objeto; es sobre todo desde el punto de vista religioso y moral que resulta curioso y útil multiplicar las observaciones.

De lo que precede, debemos estar convencidos de que la utilidad del viaje demanda necesariamente una relación exacta de eventos y circunstancias que puedan interesar a las artes y la civilización. Es al identificarse de alguna manera con el viajero, que podemos apreciar el mérito de su relación. El lector debe experimentar las mismas emociones que el autor cuyo viaje está siguiendo; debe compartir sus placeres y penas; y si su corazón palpita encontrando un pueblo feliz, también debe gemir por los males que se extienden profusamente sobre nuestro infeliz globo.

Después de estas consideraciones preliminares, presentaremos sucintamente los hechos principales del viaje del Sr. de Roquefeuil, y desarrollaremos los diversos puntos que son susceptibles de un análisis particular. Pero, ante todo, creemos que es necesario dar una visión precisa del viaje, para hacer conocer más particularmente los beneficios que se pueden obtener del mismo.

El Sr. de Roquefeuil, comandante del *Bordelais*, parte de Burdeos, dobla el Cabo de Hornos y, después de ciento diecisiete días de travesía, ancla en Valparaíso; él se encontraba en esta ciudad cuando los insurgentes de Buenos Aires la tomaron y destruyeron el gobierno de la metrópoli. El Sr. de Roquefeuil da algunos detalles sobre la ciudad, la situación política del país, el carácter de los chilenos y los artículos de comercio que son ventajosos y desventajosos en Chile. Desde Valparaíso, navegó hacia Perú, pasó dos meses en Callao y Lima, donde fue recibido con amabilidad por el virrey, cuya protección le facilitó los medios para negociar una parte de su carga.

Limitándose a hablar principalmente solo de lo que puede interesar al navegante y al comerciante, se ocupa de los diferentes artículos de comercio adecuados para ser importados a este país. Describe algunos establecimientos y fiestas públicas, hace conocer el estado político de esta parte de América, y motiva el espíritu de independencia que comenzó a manifestarse allí, y que estalló desde entonces. De Perú va a California, y suelta ancla en el puerto de San Francisco. Desde California, se dirige a la costa noroeste para obtener pieles a cambio

de los productos de la industria francesa; este fue el objetivo principal de la expedición del *Bordelais*, estas pieles debían ser llevadas a China y convertidas en mercaderías de ese país buscadas en Europa, y que serían obtenidas por este medio sin extracción de efectivo. Llega a Noutka, allí es bien recibido por Macouina, jefe de estas regiones, ya conocidas por los viajes de Cook y Vancouver. Comienza sus intercambios con los nativos.

La temporada, demasiado avanzada, obliga al Sr. de Roquefeuil a ir a pasar el invierno en las Islas Marquesas de Mendoça. Un descanso de dos meses en este archipiélago lo coloca en condiciones de tomar notas exactas sobre la navegación de estas islas, los modos y costumbres de los habitantes, las producciones del país y los objetos buscados por los nativos. Da informes detallados e interesantes sobre estos diferentes puntos que serán útiles para los navegantes, y que picarán la curiosidad de la gente del mundo.

Después de haber hecho su carga de sándalo, principal producción de esas islas, artículo de gran valor comercial en China, el Sr. de Roquefeuil regresa a la costa noroeste, ancla en la Nouvelle-Archangel, lugar principal de los establecimientos rusos en este parte del mundo. Cierra con el gobernador general, capitán de Heigmeister, un acuerdo para cazar nutrias a media cuenta, y por el cual el gobernador debe proporcionarle sesenta cazadores de la isla de Kodiack, y el Sr. de Roquefeuil se compromete a pagar 200 piastras por cada cazador que muriera en la expedición. Detalla sobre Kodiack, las producciones del país, los puertos de Saint-Paul, Poustoy y Lesmoy. El autor embarca allí a los sesenta cazadores y sus baidarques (bote hecho con la piel del lobo marino), remonta la costa, desembarca a sus hombres en Kowalt, y comienza la caza; pero, atacados al tercer día por los salvajes, quienes, con la ayuda de un espeso bosque, descienden sobre los Kodiaques improvisamente, matan a veinticuatro e hieren a doce, él se ve obligado a retirarse y renunciar a esta operación, y no tiene otro recurso para obtener pieles que a través del intercambio. Él explora durante más de seis meses la costa noroeste hasta los 60 grados, las islas de la Reine Charlotte y Prince de Galles, el canal Lynn, Housmon, etc. Da detalles importantes para los navegantes sobre estos mares y estrechos, describe las costumbres de varios pueblos salvajes que habitan estas costas, sus maneras de traficar, indica las precauciones que es necesario tomar para protegerse de los sorprendivos ataques de estos pueblos.

En todo el transcurso de esta navegación, la relación del Sr. de Roquefeuil casi siempre coincide con la de Vancouver; y cuando difieren, es solo en puntos de la costa que este célebre navegante no tuvo tiempo de explorarlos él mismo.

El *Bordelais* regresa a San Francisco para hacer un cargamento de trigo, que debía ser utilizado para pagar los Kodiaques muertos por los indios. Descripción del puerto de San Francisco, detalles sobre el país y las misiones de California. En las tres paradas realizadas por el *Bordelais* en San Francisco, los Padres le proporcionaron con entusiasmo y a un precio moderado todos los víveres y otros objetos que necesitaba, y recibieron en su hospital a los enfermos a bordo, que fueron tratados allí con una hospitalidad y una caridad verdaderamente cristianas. Retorno a la Nouvelle-Archangel. Segundo descanso en Noutka, con la esperanza de encontrar allí las pieles que Macouina había prometido conservar para él; se ve decepcionado en esa esperanza. Macouina se despide cariñosamente de él, y le expresa su deseo de ver a los franceses formar un establecimiento en su país. El Sr. de Roquefeuil tiene la ocasión de demostrar cuán injustas eran las pretensiones que los ingleses querían hacer valer sobre Noutka; pretensiones que estaban a punto de encender la guerra entre tres grandes potencias, Francia, Inglaterra y España, y para la cual Francia armó, en 1790, cuarenta y cinco buques. Desde Noutka, zarpa hacia las Islas Sándwich, y ancla en la isla de Waoho. Taméaméa era soberano de estas islas, que él había reducido sucesivamente bajo su obediencia. Detalles históricos sobre Taméaméa, que recibió al autor con amabilidad; le habla de Francia, del Rey, y expresó deseos de prosperidad de Su Majestad. Después de una parada de tres semanas en las Islas Sándwich, el *Bordelais* navegó hacia China y echó el ancla frente a Cantón en abril de 1819.

Con el producto de pieles, sándalo y otros objetos, recogidos en la costa noroeste y en el Mar del Sur, el Sr. de Roquefeuil compone un nuevo cargamento de los artículos más buscados en Europa, que, en estos últimos tiempos, se ha podido procurar únicamente a cambio de dinero. Da detalles interesantes sobre el comercio que los ingleses y los estadounidenses realizan con China, las mercaderías que más se intercambian allí; cruza el estrecho de la Sonda, llega al contra-monzón en Ile-de-France, dobla el Cabo de Buena Esperanza, regresa a Burdeos, y completa su tour mundial, tres años y un mes después de abandonar la Gironde.

Es aquí, naturalmente, donde se debe elogiar al Sr. Balguerie, propietario del barco *Bordelais*, cuyo mando fue confiado al Sr. de Roquefeuil. Este estimable comerciante, considerando la empresa de un viaje alrededor del mundo sólo desde un punto de vista general, no tuvo miedo de exponer parte de su fortuna para buscar oportunidades al menos muy peligrosas. A pesar del poco éxito de este viaje, en cuanto a su resultado económico, el Sr. Balguerie cumplió sus compromisos con la más escrupulosa exactitud. Así que Su Majestad, siempre deseoso de reconocer el verdadero mérito, le otorgó la condecoración de la Legión de Honor, y honró el comercio en la

persona de uno de sus miembros más distinguidos. Esta recompensa fue la más halagadora que el Sr. Balguerie había deseado, y el gobierno no solo recompensó al comerciante patriótico, sino también al hombre íntegro, al ciudadano virtuoso, y el modelo de todas las cualidades sociales y privadas.

El principal objetivo del viaje del Sr. de Roquefeuil siendo establecer relaciones comerciales con China, no pudo entregarse exclusivamente al espíritu de descubrimiento, es en este sentido que se encerró dentro de los límites de sus instrucciones; entonces, no podemos, no debemos reprocharle por no haber extendido el campo de nuestro conocimiento en cuanto a esta parte. Hay, sin embargo, una consideración que disminuye el pesar de que el Sr. de Roquefeuil no haya podido emprender una investigación que sus conocimientos y su espíritu de observación habrían hecho interesante; es que al menos no tiene que quejarse sobre los actos de crueldad o injusticia que a menudo acompañan al espíritu de los descubrimientos. Sin duda, estamos lejos de censurar los actos de rigor que las circunstancias exigen. En el caso de una defensa legítima, toda consideración debe desaparecer y dar paso a la imperiosa necesidad: así es como la tripulación de *Bordelais*, habiendo sido atacada por los indios Kowalt, tuvo que oponer una resistencia ejemplar, que fue dirigida tanto por el interés general como por la conservación particular.

En este tipo de expediciones, uno debe repeler la fuerza por la fuerza; pero con la excepción de ese solo caso, no se debe ejercer ningún rigor ni violencia, y no estamos menos afligidos que sorprendidos al leer en la Introducción al segundo viaje de Cook, al traductor, el Sr. Hawkesworth, expresarse así:

"Nosotros a veces hemos podido equivocarnos; pero los hombres a quienes se confían estas expediciones ¿están libres de pasión y debilidad? ¿Quién puede responder que una injuria repentina no lo excitará para vengarse o que, ante el peligro inminente, no buscará escapar de él mediante algún acto de violencia? La falta de juicio, o la ira, también pueden descarriar a los hombres siempre dispuestos a invocar el rigor de las leyes que los gobiernan.

Si hay que temer matar a un indio para aumentar, examinando el país en el que habita, los recursos comerciales y el progreso del conocimiento humano, también debemos abstenernos de arriesgar la vida de nuestros conciudadanos, de modo que la actividad del comercio nacional se extienda sólo a países ya conocidos...

Yo creo, entonces, poder razonablemente concluir que el progreso de las ciencias y del comercio importan mucho a todos los hombres, y que, si causan la muerte de algunos individuos, las ventajas que proporcionan a la mayoría deben hacer considerar esta pérdida como uno de los males particulares que se vuelven en beneficio del bien general."

Un lenguaje así se refuta a sí mismo. Afortunadamente, estos principios tan odiosos no encuentran apologistas: en cuanto a su autor, ya está bastante castigado, ya que se hizo conocido.

En los primeros siglos, los viajes ofrecían una atracción más viva y más picante que los emprendidos en los tiempos modernos. En esa primera época, los navegantes iban a buscar el conocimiento de las artes y las ciencias; ahora, por el contrario, estamos dando los frutos de nuestra civilización y no recibimos nada a cambio de las luces que difundimos. También, se podría decir con razón que los viajes actuales deben complacer más a las personas del mundo, quienes pueden ser seducidos por el simple atractivo de la curiosidad, que, a los moralistas y filósofos, quienes no encuentran nada que adquirir en ellos.

El Sr. de Roquefeuil sintió claramente este inconveniente; además, para darle a su obra todos los méritos de los que era susceptible, se enfocó particularmente en la parte náutica y comercial: es bajo esta doble relación que consideraremos su obra, e indicaremos brevemente y sucintamente los principales pasajes que tratan de estos dos objetos.

Una de las fuentes más fértiles de riqueza pública, hoy en día, es el comercio: es un error que algunos hombres declamen contra el lujo que conlleva; aquellos que han reflexionado sin parcialidad sobre la posición actual de la sociedad, saben que el lujo, que sin duda es fatal en algunas circunstancias, alimenta perpetuamente a esta gran población que, de lo contrario, sería reducida a la inactividad y la indigencia, y acelera el movimiento de riquezas que permanecerían sepultadas e inútiles para el cuerpo social. Las naciones más ricas y florecientes de la antigüedad fueron siempre aquellas que se dedicaron al mismo tiempo a los trabajos del comercio y los placeres del lujo, y si uno revisara a los pueblos modernos, encontraría resultados análogos. Suponemos bien que no se trata aquí del comercio tomado desde tal o cual rama, ni reducido a las solas localidades de un país, o de un reino mismo, sino considerándolo en relación con el Interés general. La importación de mercaderías extranjeras puede realizarse fácilmente mediante extracción de efectivo; pero para un país, ¿cuál es la verdadera fuente de prosperidad comercial? ¿No es cuando disfruta de los productos de todos los pueblos, sin por eso disminuir en nada su fortuna pública de ninguna manera? Ahora bien, en todas partes y en todas las circunstancias, el Sr. de Roquefeuil siempre se ha bastado a sí mismo mediante sus mercancías, y si se considera por un momento que sus objetos de intercambio eran generalmente de una calidad muy mediocre, ¿qué no se podría esperar de una expedición similar hecha con suficientes recursos, considerando el resultado que tuvo, a pesar de las innumerables dificultades que se le presentaron? En Noutka, en las Islas Marquesas, en la Nouvelle- Archangel, en China, en todas partes donde el Sr. de Roquefeuil pudo quedarse, tomó la

información más positiva y más segura, para establecer de manera ventajosa relaciones comerciales con estos diferentes países. En China, por ejemplo, demuestra matemáticamente los productos que las diferentes naciones han fabricado en diferentes épocas y en un lapso de tiempo lo suficientemente largo para establecer, sobre bases sólidas, el inmenso interés que de ellos deriva.

Se debe elogiar aún más al señor de Roquefeuil por el feliz resultado de sus nociones sobre el comercio dado que, siendo ajeno a este tipo de operaciones, no tenía la experiencia que proporciona una larga práctica en esta área. La teoría por sí sola no le era ajena a él, y el rendimiento que supo obtener de ella es otro nuevo motivo para la estima de sus conciudadanos.

La parte náutica, como mencionamos más arriba, ha sido tratada con atención escrupulosa, por no decir minuciosa; sin embargo, para no cansar al lector con detalles que no eran de beneficio real, suprimió todo lo que pertenecía a la navegación en los países conocidos por los navegantes anteriores: así es que su regreso de China a Francia se indica muy brevemente, no queriendo repetir los detalles dados por sus predecesores. Pero todo lo que concierne particularmente a la navegación de la costa noroeste se trata con extremo cuidado y debe atraer a las personas que están habituadas a este tipo de viajes; abstrayéndose de todo eso que le es personal, omite lo que solo presentaría un interés particular, y se entrega por completo a su gusto dominante por las observaciones.

Quizás algunas personas encontrarán estos detalles ociosos; les responderemos que la obra habiendo estado comunicada, antes de imprimirla, a personas que son expertas en este tema, opinaron que no debería quitarse nada; dejemos que los marineros hagan justicia ellos mismos a esta parte del libro. Aunque el Sr. de Roquefeuil se ocupó principalmente de lo que concierne más particularmente al comercio y la marina, debemos tener cuidado de creer que él descuidó lo que podría despertar la curiosidad del lector, omitiendo algunas circunstancias que podrían familiarizarle con las costumbres de un pueblo poco conocido. Recomendamos especialmente el cap. VII del tomo I, en el que el autor da detalles muy curiosos sobre las Islas Marquesas y sus habitantes; aquel donde trata con Noutka (capítulo XII, t. II) es digno de los más altos elogios. Nos atrevemos a afirmar aquí, sin temor a que nos contradigan, que es imposible dar a conocer mejor un pueblo que como lo ha hecho el Sr. de Roquefeuil. Modos, usos y costumbres, la religión, todo ahí es tratado de manera distinguida; los detalles que da sobre este último tema, sobre todo, son de un interés particular. El autor nos muestra la vida del salvaje desde el nacimiento hasta la muerte, y no abandona su objeto hasta que haya agotado todo el material.

Cuando pensamos en los obstáculos que tuvieron que ser superados para obtener detalles tan circunstanciados, es difícil creer que el carácter de un marinero ha podido doblarse a esta paciencia ilimitada que el autor tuvo que usar: es imposible decir más de lo que hizo, y lo poco que se eliminaría dejaría un vacío en la obra. Que el lector no encuentre estas alabanzas exageradas, y no suponga que están dictadas por un sentimiento particular. Incluso nos atrevemos a decir que, si no fuera por el miedo a ofender la modestia del Sr. de Roquefeuil, daríamos a conocer algunos rasgos particulares de los que cualquier hombre se enorgullecería; pero los lazos que nos unen al autor nos obligan a pasar en silencio lo que podría delatar una mano amiga más que la de un simple narrador.

Muchos navegantes ya han dado detalles sobre Noutka; pero algunos están incompletos y otros son falsos. Meares se destaca especialmente por errores que revelan la rapidez con la que su obra parece haberse realizado. Da nociones de religión opuestas a las que son verdaderas; las localidades mismas están falsamente descritas. Vancouver, a quien el Sr. de Roquefeuil hace toda la justicia que se merece, también cometió un error, sin duda involuntario, al presentar a Noutka como el nombre de todo el país, mientras que no es más que el de la región de Macouina. Sobre este mismo personaje, el Sr. de Roquefeuil ha demostrado la poca verdad de las afirmaciones presentadas por diferentes navegadores. No hay solo ligeros inconvenientes al hacer, de una manera inexacta, el relato de lo que se puede dar a conocer, ya sea un país o incluso un personaje que disfruta de cierta autoridad. Meares, quien, según él, se había apoderado de un país en nombre de su soberano, sólo tenía una pobre cabaña cuya concesión había obtenido de la benevolencia, y se verá en la obra misma qué consecuencias tuvo esta falsa alegación. Decimos acusaciones falsas, y lo hacemos con razón; ya que fue incorrecto presentar un hecho que sabemos que no es cierto, y damos aquí la calificación apropiada para esta acción.

Sin duda, uno puede estar en el error, puede dar una causa falsa a tal o cual efecto; pero entonces se presenta un hecho que se supone que es tal como se describe. Así es como Vancouver dijo haber reconocido un volcán, mientras que el Sr. de Roquefeuil prueba el error que cometió este hábil navegante; pero al mismo tiempo, da los detalles que sin duda Vancouver no había podido procurarse. Como veremos en el curso de la obra, el autor siempre se ha asegurado de que estas correcciones sean exactas; y no confió en su propio juicio hasta después de que un examen metódico lo convenció de que sus observaciones personales eran correctas.

En cuanto a los errores que han sido señalados por el Sr. de Roquefeuil, remitimos al lector a la obra misma; sin embargo, creemos

que debemos indicar aquí algunos de ellos que, por su importancia, merecen un examen particular.

El primero es menos de Vancouver que de su nación. Al igual que los geógrafos ingleses, él designa, bajo el nombre de Nouvelle-Albion, toda la costa de América que se extiende hasta 30 grados norte a sur del estrecho de Fuca. Esta denominación, dada por Drake en 1578, sólo puede aplicarse con justicia a las tierras ubicadas al norte del cabo Mendocino, vistas y nombradas en 1542 por Cabrillo. El nombre de Nouvelle o Haute-Californie, dado por los españoles, debe permanecer en las regiones del sur descubiertas por ellos treinta y seis años -y más- antes de la aparición de los ingleses.

Ese famoso cabo, muy notable en esta parte poco elevada de la costa, aunque tiene poca saliente, también parece ser el límite natural de la costa noroeste de América propiamente dicha, como el de las heladas y el mal clima que caracteriza de manera particular a las regiones septentrionales, como observa Vancouver. Este tema nos parece que merece cierto interés, y en apoyo de nuestra opinión citaremos las palabras del incansable explorador de esta parte del mundo. (Traducción al francés, vol. III, pág. 345).

"En la tarde (el 3 de noviembre de 1794), hacia el ocaso del sol, se nos presentó a nuestros ojos un espectáculo singular sobre las montañas del interior, y detrás de este alto promontorio (Cabo Mendocino), una enorme masa de espesas nubes envolvía las cimas de las montañas, moviéndose en todas direcciones como remolinos de humo en una inmensa caldera: se extendían hacia el norte y oscurecían toda esta parte del horizonte, mientras que el cielo permanecía perfectamente claro y sin nubes desde el lado sur. Según nuestra experiencia y las informaciones que habíamos aprendido de los españoles, el cabo Mendocino nos parecía estar situado en el límite que separa los climas tempestuosos de esta costa de los que son más moderados. Por esta razón, aunque se nos acusara de ignorancia en física, presumimos que la inmensa masa de exhalaciones detenida por las altas montañas formaba las violentas tormentas provenientes del S-E, contra las cuales habíamos luchado tantas veces cuando estábamos más al norte, y que experimentamos mucho más raramente en la costa de la Nouvelle-Albion, ubicada más al sur, y que nunca encontramos allí con la misma violencia. Este fenómeno extraordinario también nos preparó para creer que pronto tendríamos una de estas tormentas; pero no podíamos adivinar de qué lado vendría el mal tiempo, porque un hermoso cielo y un viento favorable del N-0 nos dieron menos razones para temer que pasaría al S-E, ya que, soplando desde el rumbo opuesto, siempre había anunciado un clima moderado y agradable. Esta regla general fue en parte confirmada y en parte destruida en la mañana del día 4; porque los vapores que habíamos

observado, acumulándose la noche anterior, liberaron el vendaval que menos esperábamos (la ráfaga de viento vino del N-N-O).”

Vamos a presentar la lista de los navegantes que hicieron viajes, ya sea alrededor del mundo o en el Mar del Sur, pero con espíritu de descubrimientos. Primero colocaremos a aquellos cuyos descubrimientos son conocidos: en cuanto a aquellos que no han hecho ninguno, o que sólo tienen un interés secundario, los presentaremos luego.

-MAGELLAN, portugués al servicio de España, descubrió, en 1519, el estrecho que lleva su nombre, por el cual ingresó al Mar del Sur, donde descubrió dos pequeñas islas desiertas en el sur de la línea, luego las Islas Larrones y las Filipinas. Así fue demostrado físicamente, por primera vez, la esfericidad y la extensión de la circunferencia de la tierra.

-ALPHONE DE SALAZAR, español, descubrió, en 1525, la isla de Saint-Barthélemy, a 14 grados de latitud norte, y alrededor de 158 grados de longitud al este de París.

-ALVAR SAVAÉDRA, español, descubrió, en 1526, entre el noveno y el undécimo paralelo norte, varias islas, que llamó las Islas de los Reyes, aproximadamente a la misma longitud que la isla de Saint-Barthélemy. Conoció por primera vez las islas o tierras llamadas Nueva Guinea y tierras de Papúas. A ochenta leguas al este de las Islas de los Reyes, descubrió otra serie de islas bajas, llamadas las Islas de los Bárbaros.

-FERNANDO GRIJALVA y ALVAREDO, españoles, descubrieron, en 1537, a los 20 grados, 30 min. de longitud norte, y alrededor de los 100 grados de longitud del meridiano de París, una isla a la que llamaron Île Saint -Thomas.

-JEAN GAÉTAN, español, descubrió, en 1542, entre el vigésimo y el vigésimo noveno paralelo en diferentes longitudes, varias islas, a saber: Rocca-Partida, las islas de Coral, Jardín, la Malelote y la Arezise.

-ALVAR DE MENDANA, en 1567, descubrió las Islas de Salomón.

-DRACKE, inglés, hizo la segunda vuelta al mundo desde 1577 hasta 1580. Sus descubrimientos son poco conocidos.

-THOMAS CANDISH o CAVENDISH, inglés, realizó, de 1586 a 1588, un tercer viaje alrededor del mundo, que no produjo ningún descubrimiento.

-ALVAR DE MENDANA, español, en 1595, descubrió entre el noveno y el undécimo paralelo sur, alrededor de los 108 grados al oeste de París, las islas de Saint-Pierre, Magdeleine, Dominica y Christine. Descubrió alrededor de 80 grados más al oeste, las islas de San Bernardo; doscientas leguas al oeste de estas, la isla Solitaire, y finalmente la isla Sainte-Croix, ubicada a unos 140 grados de longitud

oriental de París. (*Voy.* primer volumen, página 247, la nota sobre las Islas Marquesas).

-PEDRO FERNÁNDEZ, español, descubrió, en 1606, una pequeña isla alrededor de los 25 grados latitud sur, aproximadamente 184 grados longitud oeste, entre 18 y 19 grados sur, siete u ocho islas bajas que llevan su nombre; por los 13 grados latitud sur, alrededor de 157 grados al oeste de París, la isla que llamó Belle-Nation, y por 13 grados latitud sur y alrededor de 176 grados longitud este de París, la isla de Taumaco; finalmente cien leguas al oeste de esta isla, por 15 grados en la latitud sur, descubrió la gran tierra que llamó la tierra austral del Santo Espíritu. Los geógrafos han situado esta tierra en diversos lugares.

-GEORGES SPILBERG, alemán al servicio de Holanda, de 1614 a 1617, cruzó el Estrecho de Magallanes, luego a las costas de Perú y México, desde donde pasó a Larrones y Molucas.

-LEMAIRE y SCHOUTEN, en 1615 y 1616, descubrieron el estrecho que lleva el nombre del primero de estos dos navegantes; entraron en el Mar del Sur, doblaron el Cabo de Hornos; descubrieron allí a los 15 grados, 15min. De latitud sur, y alrededor de 142 grados longitud oeste de París, l'Ile des Chiens; por los 15 grados latitud sur y cien leguas en el oeste, la isla de Sans-Fond, por 14 grados, 45 minutos Sur y quince leguas más al oeste, Isla Water; a veinte leguas de ésta hacia el oeste, la isla de las Moscas; por los 16 grados, 10 min. sur, y de 173 a 175 grados de longitud oeste de París, dos islas llamadas Cocos y Traitres; cincuenta leguas más al oeste la de Espérance, finalmente la isla de Horn, por los 14 grados, 56 minutos de latitud sur, y alrededor de 179 grados de longitud oriental de París.

-ABEL TASMÁN, holandés, descubrió, en 1642, en los 42 grados longitud sur, y alrededor de 155 grados al este de París, una tierra que llamó Van- Diemen; alrededor de 160 grados de nuestra longitud oriental, descubrió Nueva Zelanda, por 42 grados, 10 min. Sur; y finalmente por 22 grados, 35 minutos, y alrededor de 174 grados de París al este, las islas llamadas Pylstaart, Amsterdam y Rotterdam.

-ROGGEWEIN, Mecklenbourgeois al servicio de Holanda, en 1722 y 1723, descubrió al sur del trópico austral, la Isla de Pascua; luego, entre el decimoquinto y decimosexto paralelo sur, las Islas Perniciosas; luego, aproximadamente en la misma latitud, las islas Aurora, Vespres y el Laberinto, seis en número, y la de Recreación. Luego descubrió, bajo el duodécimo paralelo sur, tres islas que llamó Islas Baumon, y finalmente, bajo el undécimo paralelo austral, las islas de Thienhoven y Groningue.

-ANSON, inglés, 1741, ha recorrido el mundo. Su trabajo es muy estimado.

-BOUGAINVILLE, francés, 1766 a 1767. Para los viajes realizados por los navegantes cuyas expediciones son conocidas, nos abstenemos de analizarlos aquí.

-COOK, inglés, 1769 a 1772, y 1775. La misma observación que la anterior.

-PORTLOCK y DIXON, inglés, 1785 a 1788. Hay una traducción por Lebas.

-LA PÉROUSE, francés. Su reputación es universal, nos abstenemos de hablar de eso aquí.

-MEARES, inglés, 1788 a 1789. Su viaje ha sido publicado por una mano extranjera, lo que puede ser la razón de la inexactitud con la que se acusa a este autor.

-VANCOUVER, inglés, 1790 a 1795. Su viaje es muy apreciado y, por así decir, sirve como guía para los navegantes que siguen sus huellas.

-MARCHAND, es el segundo francés en recorrer el mundo; hizo algunos descubrimientos en el Mar del Sur (Ver notas, pág. 247 del tomo I y el volumen XI).

-D'ENTRECASTEAUX. El viaje de este navegante no debe considerarse como realizado con el espíritu de descubrimiento, su objetivo principal era la búsqueda del desafortunado La Pérouse.

No incluimos aquí los viajes publicados recientemente, ya que la época de su publicación implica el conocimiento de los mismos.

*

En el mar del Sud solamente.

-PAULMIER DE GONNEVILLE, francés, en 1503 y 1504.

-GARCIA DE LOAES, portugués al servicio de España, partió en 1525. No conocemos sus descubrimientos.[2]

-JUAN FERNANDEZ, español, en 1576, descubrió las islas que llevan su nombre.

-PEDRO SARMIENTO, en 1679. Hay un informe de su viaje. Madrid, 1768.

-Sir RICHARD HAWKINS, inglés, en 1594.

-OLIVIER DE NORT, holandés, desde 1598 hasta 1601, no hizo ningún descubrimiento en el Mar del Sur.

-SIMON DE CORDES, holandés, de 1598 a 1600.

-ANTOINE LAROCHE, francés, en 1675.

-COWLEY, inglés, 1683 a 1686.

-DAMPIER, inglés, en 1687.

-DAVIS, inglés, en 1687.

-JOHN STRONG, inglés, en 1689.

-GEMELLI CARUERI, napolitano, en 1693.

-BEAUCHÊNE GOUIN, francés, en 1699.

-WILLIAM FUNNELL, inglés, en 1703.

-WOOD ROGER, inglés, 1708-1711.

- LOUISE FEUILLÉE, francés, en 1708.
- FREZIER, francés, en 1712. Su viaje es generalmente estimado, y los navegantes a menudo lo toman como guía.
- GENTIL DE LA BARBINAIS, francés, en 1715.
- JOHN CLIPERTON, inglés, en 1719.
- GEORGES SHELVOCKE, inglés, en 1719.
- LEHEN-BRIGNON, francés, en 1747.
- BYRON, inglés, 1764 a 1766, descubrió algunas islas en el Mar del Sur.
- WALLIS, inglés, 1766 a 1768, descubrió una isla en el Mar del Sur, aproximadamente en el decimoctavo paralelo.
- CARTERET, inglés, en 1766.
- PAGÉS, francés, en 1766.
- SURVILLE, francés, en 1769.
- MARION DU CLEMEUR, francés, en 1771.

Terminaremos esta Introducción haciendo observar que el Sr. de Roquefeuil es el tercer francés que ha hecho un viaje similar. Si en sus nuevos viajes hace algunos descubrimientos u obtiene informaciones útiles, tendremos el deber de publicarlos, siempre conforme exactamente a las intenciones del autor.

*

Journal d'un voyage autour du monde

Capítulo Primero

Consideraciones preliminares. - Armamento del buque Bordelais. - Salida y travesía. - Paso por el cabo de Hornos. - Estadía en Valparaíso, costas de Chile. - Revolución repentina en esta región; reflexiones al respecto. - Descripción de Valparaíso; detalles sobre las costumbres de sus habitantes. - Salida hacia las costas de Perú.

El comercio marítimo de Francia, casi aniquilado por la revolución, por las guerras y los errores que le sobrevivieron, se encontraba, en la época de la segunda restauración, confinado dentro de los estrechos límites donde lo había circunscrito una rivalidad implacable; y, para agravar su estado de agotamiento, una enorme cantidad de dinero efectivo nos era quitado periódicamente, en cumplimiento de los últimos tratados. En tales circunstancias, sin duda era útil para Francia emprender la búsqueda de nuevos mercados a la industria nacional; intentar, por medio de nuestros productos, hacer renacer y nutrir nuestras antiguas relaciones con un país del cual, hasta hace poco, Europa había adquirido sus producciones al precio de una porción considerable de la riqueza metálica que le proporcionaba el Nuevo Mundo.

El Sr. Balguerie junior, de Burdeos, un comerciante cuya fortuna y honor fueron probados por las vicisitudes de la revolución, adquirió un doble título a la estima y reconocimiento público, al hacer con sus fondos y a un gran costo, una expedición al Mar del Sur y a la costa noroeste de América. Su propósito era adquirir allí objetos buscados en China, y cuyo producto debía ser convertido en bienes de ese país que se consumen en Francia, y que nuestros mercados puedan suministrarse sin extracción de efectivo, a través del uso útil de productos de nuestro suelo y de la industria francesa.

Empleado en Burdeos en mayo de 1816, para el armamento de la fragata *Antígona*, la amistad de un oficial superior de marina, bajo el cual tuve el honor de servir, me designó al Sr. Balguerie como capaz para dirigir la operación que él meditaba. No parecía que la *Antígona*, equipada en Burdeos como una embarcación marítima solamente, y para el corto trayecto que tenía que hacer hasta Rochefort, tuviera que estar armada y hacer campaña: el estado de paz y las circunstancias actuales sólo me ofrecían una esperanza muy lejana de poder satisfacer en los barcos del Rey mi gusto por el mar y la necesidad de ser útil para mi país. Por otro lado, un viaje alrededor del mundo siempre había estado en mi pensamiento y en mis planes, incluso antes de unirme a la marina; y la expedición en cuestión estaba, tanto por su objetivo de alta utilidad como por su alcance, fuera de la clase de navegaciones puramente comerciales. La propuesta que se me hizo, por lo tanto, no pudo ser más agradable para mí: sin embargo, la acepté solo después de haber advertido al Sr. Balguerie de la debilidad de mis conocimientos en materia de comercio, poseyendo sólo sobre este importante asunto no más que nociones generales, sobre todo aquellos que se relacionan con los intereses de nuestro país.

El armamento del barco *Bordelais*, tres mástiles, de 200 toneladas, elegidos para esta expedición, tuvo lugar a principios del verano, y no se descuidó nada que fuera adecuado para el viaje que iba a hacer. Se le proporcionaron todos los repuestos necesarios para una campaña de dos años, un bote de remos tan grande como podía transportar, dos balleneros, uno de los cuales estaba desarmado en piezas, así como una canoa de popa. Estaba armado con 2 cañones de cuatro y 6 coronas de ocho, con un número suficiente de armas de todo tipo para la tripulación y los botes. Se prestó la mayor atención en la elección y en la preparación de los alimentos; finalmente, entre los instrumentos de navegación con los que estaba equipado el *Bordelais*, se encontraba un excelente cronómetro de Breguet, n° 172.

El Vicealmirante de Rosily, director del depósito de la marina, tuvo la amabilidad de enviarme varias obras y mapas, entre otros los de la costa noroeste de América, y el "*Voyage de Vancouver*".

La tripulación estaba compuesta por treinta y cuatro hombres, incluidos los oficiales, que eran MM. Foucault, teniente de navío,

Briole y Salis; y para el servicio de salud, el Sr. Vimont. También habíamos embarcado a un marinero extranjero, llamado Sicpky, que conocía algunas partes del Gran Océano.

El *Bordelais* partió frente a Burdeos el 11 de octubre de 1816; me uní a él en Pauillac el 16 y al día siguiente soltamos el ancla en el puerto de Verdon. El sábado 19, los vientos cambiaron a la dirección N E, agradablemente frescos, con apariencia de duración; a las cinco y media de la mañana, viré el navío para zarpar y hacerme a la mar. El ancla cayó, la cadena que servía de cable se rompió a siete brazas de la entalingadura. Me afectó mucho este accidente ya que, desde el inicio de mi viaje, me hizo sentir una pérdida tanto más sensible en cuanto que la cadena, sobre todo, me habría sido de gran utilidad en los múltiples fondeaderos que debía hacer en lugares donde iba a encontrar fondos rocosos, y donde con demasiada frecuencia se ve a los nativos del país cortar las amarras de los barcos anclados en sus costas. Como la temporada ya estaba avanzada, no quise aumentar los retrasos que ya habíamos sufrido, esperando en Burdeos un cable y un ancla de reemplazo. Deseando, por lo tanto, tomar el mar lo antes posible, continuamos maniobrando para salir. A las nueve y media estábamos fuera de los peligros. Le escribí al Sr. Balguerie a través del piloto, para hacerle saber lo que me había sucedido y las razones por las que había decidido partir.

Al mediodía, el punto de partida fue determinado por la altura del sol y la observación de la torre de Cordouan, que todavía era visible desde la parte de atrás.

El 20.- Las esperanzas que había concebido sobre la duración del viento favorable, no tardaron en desvanecerse: varió toda la noche y el clima se volvió lluvioso. La oscuridad nos ocultó al *Eglantine*, un barco destinado para Manila, que salió al mismo tiempo que nosotros y que, en la puesta de sol, estaba a más de dos leguas por delante. Al día siguiente ya no lo vimos más a este barco: estaba comandado por el Sr. Alexandre Guérin, alférez, mi amigo; nos habíamos prometido navegar juntos hasta el trópico de Cáncer, si nuestros barcos no se movieran de manera demasiado desigual. Una fuga de agua lo había obligado a viajar hacia La Coruña, según supe después.

Por la mañana, se indicó a la tripulación las medidas de limpieza que la naturaleza del viaje requería.

Estos dos días, tuvimos fuertes brisas y un mar agitado, lo que nos permitió evaluar la embarcación. Vi con satisfacción que se portaba muy bien y respondía de manera excepcional a la vela; además, era muy sólido y de buen funcionamiento para un barco de su clase.

El 22. - Los vientos, que variaron hacia el N-O, no nos permitieron bordear Ortégal, y conocimos la tierra de España cerca del Cabo Varès.

Del 24 al 29.- El 24, tomamos nuestro punto de partida desde el cabo Finistère; pero fuertes vientos del S-O no nos permitieron navegar hacia el sur hasta el 29.

El 2 y 3 de noviembre. - El 2 de noviembre, pasamos de noche los peligros al norte de Porto Santo, dejándolos a seis leguas al oeste, según el cronómetro. Al día siguiente, tomamos conocimiento de Porto-Santo y de Madeira. Nos vimos obligados a pasar al este de estas islas, donde experimentamos una borrasca durante la cual nos aproximamos mucho a un barco a medio sumergirse, del cual sólo se veía el mástil.

Las contrariedades nos hicieron tomar el borde del norte, que nos trajo de vuelta la vista de los Desiertos y Porto Santo. La brisa fue variable y generalmente estuvo acompañada de un clima muy nublado y turbulento. La inexactitud de la pequeña cantidad de observaciones que podíamos hacer, y la cercanía de los Desierto y de los Salvajes, nos mantuvieron en alerta durante varios días.

El 7y 8.- Habiendo alcanzado, según la estimación, el paralelo medio entre la isla de los Salvajes y Palma, tomé ruta hacia el oeste del mundo toda la noche, y a la mañana siguiente vimos esta isla en el Sur, a cuatro leguas de distancia. Los vientos alisios comenzaron a hacerse sentir a la vista de esta isla, la cual doblamos hacia el oeste.

El 15.- A las 8 en punto de la tarde, nos enteramos de incendios en la costa N-O de San Antonio, a dos leguas de distancia.

El horizonte opaco que empezamos a encontrar en estas zonas no me permitía ver ninguna parte de esta isla que estuviera bastante alta. Pasamos bajo el viento, donde tuvimos pequeñas variedades desde la parte occidental.

El 16.- Tenía la intención de tomar conocimiento de Brava, con el fin de multiplicar las oportunidades para verificar el funcionamiento del cronómetro; pero me molestaron los vientos y las corrientes en la ejecución de este proyecto. Lo renuncié con menos dolor ya que la regularidad del funcionamiento de este instrumento, tal como había sido determinada en Burdeos por el Sr. Ducum, un hidrógrafo de gran mérito, acababa de ser confirmada más satisfactoriamente por las observaciones hechas a la vista de Porto Santo, Palma y San Antonio. Además, los vientos que causaron esta ligera contrariedad me compensaron ampliamente, al permitirme hacer más distancia hacia el sur.

Del 20 al 28.- Después de haber rodeado Palma, la brisa volvió al noreste; pero al intensificarse se estableció en el este, desde donde varió casi por igual en dos cuartos al norte y al sur. El clima, aunque pesado, siempre estuvo despejado y el barómetro de estacionario a variable; el termómetro subió a 26 grados. Por 8 grados norte y 27 grados, 35 minutos oeste, comenzamos a experimentar la calma, los nubarrones, las lluvias y las tormentas ordinarias se aproximaban a la

línea. Los vientos generalmente soplaron del Sureste, variando de un lado al Sur, y del otro raramente excediendo el Este. Los alisios del Sudeste se establecieron a 0 grados, 40 minutos Norte, y 31 grados, 35 minutos Oeste, e inmediatamente tomaron fuerza. Habíamos sido llevados de 50 min. Norte y 32min. al oeste en siete días.

El 29.- Antes de elevarse el sol, doblamos la roca de Penedo, a 9 leguas al oeste. Solo vimos unas pocas aves que se acercaban. Desde hace algún tiempo, las nubes presentaban un nuevo aspecto: de negras que habían estado cuando entramos en la región calma, se habían vuelto gris blanco y se amontonaron en grandes masas como bolas de algodón al viento de la *Ile de France*. Algunas veces notaba un aumento del Noreste o del Sudoeste, aunque los vientos no habían soplado desde estas partes. En la noche del mismo día cortamos por primera vez la línea equinoccial a los 32 grados, 40 minutos de longitud Oeste.

El 30.- Nos comunicamos con el *Defensor*, de Lisboa, yendo a San Salvador. El capitán Francisco Antoni me ofreció sus servicios de la manera más cordial. Aproveché la oportunidad de escribirles a mi padre y al Sr. Balguerie, por medio del cónsul francés en San Salvador.

Diciembre 1.- Nosotros doblamos Fernando de Noronha, a 30 millas en el este, sin haber experimentado las fuertes corrientes que a menudo se encuentran en estas áreas.

El 2.- Colocamos el barco en reposo por el lado de estribor al viento, para tapar una pequeña pérdida de agua proveniente de tres agujeros de clavos que habíamos olvidado rellenar.

Desde este punto, me dirigí al Sud-sudoeste doblando el cabo Saint-Augustin, a 25 leguas de distancia. La ruta, casi paralela al tendido de este punto y del cabo Frío, fue, con la ayuda de las observaciones, tan directa como lo permitieron los vientos.

El 3.- Pasando la línea, encontramos que los vientos generales del sudeste más frescos, más constantes en fuerza y en dirección que en el norte. Después de haber doblado el Cabo de San Agustín, caímos en la región de los vientos del noreste que reinan sobre la costa de Brasil hasta las 60 leguas hacia alta mar. Poco después, al llevarnos la ruta al borde de esta franja, la brisa volvió al sureste pasando por el noroeste y el sudoeste. Hizo estos remolinos varias veces, siempre en la misma dirección, y conservando la fuerza suficiente para proporcionarnos jornadas de 45 a 60 leguas. Los vientos del norte al noreste fueron siempre los más fríos, y los del sur al oeste los más leves.

El 4.- Vimos un eclipse de luna, pero en circunstancias poco favorables para la observación.

Fuera de su velocidad, el cruce desde la línea ofreció pocos incidentes notables. Vimos muchas menos aves y peces de lo habitual. De estos, el único que capturamos fue un delfín, el más bello que he visto.

Aunque a distancia de más de 60 leguas de la costa de Brasil, las tormentas de la parte oeste a menudo nos dan mariposas de varias formas, colores y tamaños. El clima fue generalmente bueno, aunque a menudo nublado y húmedo por la noche. El calor era de 18 a 20 grados. El barómetro, ajustado a 28 p. en el norte de la línea, varió de 28 p. 3 lig. a 27 p. 10 lig.

El 10.- Desde el cabo Frío, el cual pasamos a 50 leguas de distancia, me dirigí al sur-suroeste alejándome de la costa para evitar las corrientes del río de la Plata.

El buen tiempo fue aprovechado para hacer una última orilla y sostener bien el mástil, colocar un conjunto de velas nuevas y, finalmente, para disponer todo para el mal tiempo que debíamos encontrar bajo las tierras magallánicas.

Por los 40 grados, las brumas comenzaron a parecer al principio poco espesas; el mar a veces estaba descolorido y a menudo cubierto de ballenas en desove. Vimos la primera ballena por los 34 grados, así como el primer albatros. Encontramos muchas algas, primero racimos cortos y formados, y más en el sur de una longitud considerable y de la clase del *fucus*.

En las calmas que experimentamos después de haber cortado el trópico sur, el bote pequeño fue puesto varias veces en el mar para cazar las tortugas que aparecieron en gran número desde los 30 a 35 grados de latitud. Sólo agarramos tres, que pesan doscientas libras juntas. Una era verde y las otras dos eran de la especie llamada *couane*.

Hicimos algunas pruebas para determinar la corriente por los 30 grados sur y 46 grados oeste. Descubrí que llevaba dirección noreste con la velocidad de sólo una media de milla por hora. A 40 grados sur y 56 grados oeste, las aguas no parecían tener movimiento; a los 48 grados sur y 63 grados oeste la corriente llevaba al este-noreste a una milla solamente.

El 19.- Las observaciones me situaban cerca del banco visto por Márquez, frente a la desembocadura del Plata, a los 33 grados 50 min. sur y 48 grados, 32 min. oeste; navegué hacia el oeste sobre el paralelo más al norte durante algunas horas de noche. Cruzando el río de la Plata, a 140 leguas en alta mar, experimentamos una diferencia de 55 min. norte y 70 min. este de esta latitud, a los 36 grados 15 min., en dos días.

No pude darme cuenta de esta primera dirección, casi diametralmente opuesta a la del curso del río, distancia a la cual nosotros le atribuimos a una contracorriente.

El 24.- Por los 40 grados sur y 56 grados oeste nos encontramos tranquilos en un mar descolorido, verdoso y cubierto de algas. Sondeamos, sin encontrar fondo, a ciento veinte brazas. Por la noche sopló un viento lo suficientemente fresco del noroeste, por lo que hice reducir la vela mayor: viendo este impulso como un presagio de mal

clima, aligeramos la parte superior del mástil del peso del aparejo de todas las velas pequeñas. En efecto, no tardamos en necesitar reducir la superficie de la vela.

El 28.- Por 47 grados sur y 61 grados oeste viré más hacia el oeste en nuestra ruta, para sondear la costa de los Patagones, y asegurar mi paso por el estrecho de Lemaire con los vientos del oeste, que reinan en estas áreas.

El 31.- Por 49 grados, 3 min sur y 66 grados 30 min oeste, fondeamos a 30 leguas de la costa a 72 brazas, arena fina y gris; cursé al sur-suroeste, dirigiéndome hacia el cabo *Sainte Inés* de la tierra de fuego.

1 de enero. - El día fue magnífico, y no he visto uno en ningún clima que lo superara por la pureza de la atmósfera y la suavidad de la temperatura. El mar, pacífico como un estanque, apenas estaba arrugado por una ligera brisa del noreste, que nos hacía ir a tres o cuatro nudos por hora, entre tropas de focas, de pingüinos y albatros, que sólo huían cuando estaban bajo el bauprés. El termómetro marcó 16 grados de calor. Al mediodía, nos encontrábamos a 50 grados 13 min. sur, a 40 leguas de la costa de los Patagones, y a 35 de las Malvinas. Este lugar me recordó que Francia había tenido allí un establecimiento que prometía un crecimiento considerable, y me hizo querer ver ocupadas nuevamente estas islas, que no podían dar, en verdad, productos muy ricos, pero donde la agricultura podría emplear muchos brazos. Los intereses que, hace medio siglo, llevaron al principio dominante del nuevo continente para pedir la evacuación de una posición vecinaya no pueden existir para España, en vísperas de ser excluida de la América Meridional. En cuanto al poder que abarca el mundo con sus colonias y sus escuadras, sólo los celos más sospechosos podrían hacerle ver con malos ojos la ocupación de esta tierra salvaje. Esta colonia sería útil para la pesca; también podría servir como un lugar de deportación: sería una salida para nuestra población sobreadundante; finalmente, tendríamos aquí, al menos, la experiencia a nuestro favor.

El día siguiente, la brisa pasó hacia el oeste, el tiempo se nubló, y durante la noche hubo viento que obligó a reducir las velas. Estos dos días, la sonda marcó de 70 a 84 brazas de profundidad, pequeña grava negra y amarilla, luego arena fina, amarilla y blanca; y la última, la tarde del 2, a 72 brazas, arena fina, piedras pequeñas y corales rotos.

El 3.- A las dos y media de la madrugada, el hombre del pescante anunció tierra adelante. Esta falsa alarma nos hizo tomar un rumbo hacia el norte: regresamos casi de inmediato, al reconocer nuestro error.

Al amanecer, las nubes se amontonaron en el suroeste; a las 9 horas, tomamos conocimiento de Tierra del Fuego en el sur, a seis leguas de distancia.[3] Al llegar a la costa, su posición y su configuración me

hicieron reconocer la parte comprendida entre los cabos Sainte -Inès y Saint-Paul. Al mediodía, estos puntos se observaron en el suroeste, y en el sur-sureste, a distancia de tres leguas. Dos observaciones del borde superior y dos del borde inferior del sol, que estaba nublado, daban 54 grados 6 minutos sur. Las observaciones nos colocaban por los 54 grados 10 minutos sur, y 69 grados 10 minutos oeste. La diferencia con la isla de Sant-Antonio, la última tierra vista, fue de 48 días, 170 min. norte y 125 min. este. La proporción era aproximadamente la misma desde la línea.

La costa, en esta parte, es todavía en varios lugares, de altura desigual, y bordeada de colinas, muchas de las cuales tienen sus pies en el mar, que se rompe en varios puntos. El interior es muy montañoso. Los picos más elevados estaban cubiertos de nieve: también se veía nieve en algunos valles, mientras que otros ofrecían una vegetación bastante hermosa. No notamos ninguna apariencia de peligros destacados.

Continué siguiendo la costa a una distancia de tres a cuatro leguas. Había un viento fresco y agradable del oeste; el tiempo estaba nublado; el mar agitado nos empujaba por la popa y rápidamente avanzábamos, haciendo siete millas por hora

A las 3 en punto, con el clima despejado, vimos al frente tierras considerables, coronadas por montañas piramidales, cuyas extrañas estrías ofrecían el aspecto más salvaje; ellas se extendieron sobre estribor y se fusionaron con las que tuvimos en el trayecto. Estas tierras parecían al principio formar una inmensa bahía, terminada al oeste en un punto bajo del cual estábamos cerca, y más allá del cual se extendían en la distancia. Creyendo que solo había recorrido una docena de leguas desde el mediodía, no podía alinear mi supuesta posición con el avistamiento y la distancia de estos nuevos descubrimientos, que no habría podido confundir con la tierra de los Estados. Fui atraído por esta incertidumbre hasta las 4, cuando estas tierras distantes, separándose de las que teníamos al otro lado, dejaron al descubierto un pasaje que sólo podía ser el estrecho de Lemaire.

El 4.- El tiempo, aunque nublado, no se veía mal, y decidí probar el paso por el Estrecho de Lemaire durante la noche.[4] A las 5, rodeé el cabo Saint-Vincent para acceder al canal; pero a su entrada, la brisa, ya suave, cayó casi en calma, variando hacia el sur, y sólo pude avanzar durante algún tiempo bajo la influencia de la marea. La tarde era hermosa y el mar casi planchado, salvo por algunos remolinos de poca violencia. No teníamos más que esperar unas pocas horas de viento favorable para hacernos pasar este famoso estrecho. Estábamos atravesando la Isla de los Estados; la brisa, que había variado al suroeste, nos hizo esperar para doblar el cabo y salir a la orilla; pero a medianoche el viento cambió, y el resto de la noche, así como la mañana, se pasaron maniobrando para empujarnos hacia el estrecho,

en medio de las muy frecuentes variedades de vientos y corrientes que se manifiestan por la agitación de las aguas. Notamos en la costa occidental varias fogatas que los nativos habían encendido según su costumbre cuando ven barcos; pero no apareció ningún bote. Sólo observamos una ballena en el estrecho que La Peyrouse había visto cubierto de éstos peces.

A las doce y media, estando en calma a una legua de la costa sur de la bahía Bon-Succès, a la que nos llevaba la corriente, el Sr. Foucault fue enviado a reconocer el anclaje. La brisa se había levantado del N-O poco después, y pasamos bordeando la bahía disparando el cañón. Cuando el Sr. Foucault regresó a las 3, forzamos a las velas para salir del estrecho, entre la bahía y el cabo Bon-Succès a dos millas de distancia. Este cabo es elevado, generalmente escarpado, abrupto y seguro para la navegación. Toda esta parte está cubierta de picos puntiagudos, la mayoría de los cuales se cortan en precipicios. Uno de ellos se destaca principalmente porque sus lados están cortados en ángulos agudos y forman un borde irregular que representa la imagen aproximada de una sierra. En varios lugares vimos rastros de desprendimientos de rocas recientes. La montaña de La Cloche (La Campana) a veces aparecía entre los morros, sobre los cuales eleva su cumbre, envuelta en nubes. A las 5 estábamos fuera del estrecho de Lemaire, y nos preparamos para doblar el Cabo de Hornos.

Por la noche conocimos la Isla Nueva, y sucesivamente las otras islas pequeñas dispersas en la costa sudeste de Tierra del Fuego. La corriente, cuyo efecto fue apreciable, nos llevó al este con violencia.

El 5.- El viento continuó desde el noroeste frío, inestable y variable, con un clima lluvioso y bancos de niebla. La brisa se calmó alrededor de las 4, y con ella la esperanza que nos había dado de doblar el Cabo de Hornos de una vez. A las 6, este promontorio se reveló 6 leguas al suroeste, elevándose del mar en forma de una enorme pirámide irregular y truncada. Poco después de que la brisa pasara al suroeste, viramos a toda vela. Nuestros esfuerzos no tuvieron éxito, y reconocí que las corrientes llevaban constantemente hacia el noreste, independientemente de las mareas que probablemente influyen en su fuerza, pero no en su dirección. Es el efecto natural de los vientos del oeste, que predominan todo el año, con pocos intervalos. Al llegar la calma después del mediodía, el barco fue arrastrado contra las Barnevelts: tuvimos que remolcarlo por los botes para mantenerlo alejado de los peligros. Fue llevado sobre las rocas dos veces, y la segunda vez a una distancia lo suficientemente corta como para distinguir las rompientes a pesar de la oscuridad de la noche. La brisa, finalmente, se levantó del sur-suroeste a las 10 de la noche, y nos puso en condiciones de salvarnos de este peligroso archipiélago. Unas horas más tarde, intenté rodear el Cabo de Hornos, y virar a babor; pero

renuncié bien pronto a ello, cuando, al acercarme, percibí el mismo cabo desde el frente.

Navegamos hacia el sur durante tres días, desplegando toda la vela que permitiera el viento, que frecuentemente nos obligaba a tomar rizos. El tiempo era oscuro, brumoso, con fuertes tormentas y mucha lluvia; el mar era enorme, pero regular. El termómetro no marcó menos de cuatro grados de calor.

El 9 y 11.- A medida que se suavizaron los vientos del suroeste, viramos hacia el norte a las cuatro en 59 grados, 40 minutos. El segundo día avistamos las islas Diégo-Ramirès. Después de algunas horas de calma, durante las cuales la corriente se nos acercó apreciablemente, el viento se levantó del sureste y navegamos con gran fuerza, forzando las velas. Esta variación favorable del viento, que duró 45 horas, nos alejó 80 leguas al este. El viento luego varió al noroeste soplando con fuerza.

El día 14.- Nos encontramos con un barco ballenero haciendo ruta hacia el este-sureste; izó la bandera inglesa: nosotros pusimos la nuestra. Por la tarde cesó la brisa. En menos de una hora capturamos trece albatros con la línea, incluidos varios muy grandes; uno tenía diez pies de envergadura.

Del 15 al 21.- Esta calma duró poco, y fue seguida por una serie de ráfagas de viento que se sucedieron con tal fuerza, durante los siguientes siete días, que sólo podíamos usar las velas de tormenta. El clima fue casi siempre sombrío y amenazante, con chubascos furiosos, acompañado de lluvia, granizo y, a veces, truenos. El mar se elevaba como montañas, formando olas inmensas, pero bastante uniformes, lo que las hacía menos peligrosas, aunque se rompían en una extensión del triple de la longitud del barco. El agua se agitaba cuando se acercaban las fuertes tormentas. Los vientos, que dependían constantemente del oeste, eran comparativamente moderados cuando venían del sur.

En este monstruoso mar que lo asaltó implacablemente y con frecuencia lo cubrió, el *Bordelais* se comportó de una manera admirable; no tenía fuga de agua ni avería alguna. Gracias a estas excelentes cualidades del navío, y a las precauciones que habíamos tomado para mantener y aligerar su mástil, no experimentamos daños importantes. También nos alegramos por las velas, aunque entre el deseo de aprovechar las circunstancias favorables y la necesidad de ceder ante la fuerza de los vientos, tuvimos que maniobrar constantemente para aumentar o reducir las velas. Teníamos averiadas solamente unas vigas de babor: la barandilla fue rota por una ola del mar.

Al comienzo de una de estas tormentas, el armero fue arrastrado por una ola traicionera mientras amuraba la vela de trinquete; la escota lo salvó.

La bruma que, sin mencionar las olas del mar, cubría el barco en todo momento, unido a la lluvia y la niebla, humedecía a todo aquel que subía a cubierta, sin que fuera posible secar la ropa durante varios días seguidos. Pero los hombres se mantenían bien alimentados con comida sana y caliente, ya que la instalación de la cocina de hierro, que se había hecho construir en Burdeos, hizo posible cocinar en medio de los peores temporales.

La experiencia me hizo sentir satisfecho por haber sustituido las velas de goleta por la vela mayor de “mesana” y el foque de artimón; estas nuevas velas, llevadas enteramente por los mástiles bajos, fatigan el aparejo infinitamente menos; orientan con mayor facilidad y proporcionan mucho más estela. La del frente especialmente, que tiene la mayor superficie, funciona en todas las posiciones, excepto con viento a favor; mediante rizados puede usarse como vela de capa. Lo mejor de su clase para el *Bordelais* fue la goleta de popa.

En el transcurso de estas inclemencias meteorológicas, y con las corrientes que constantemente llevaban a Tierra del Fuego, yo siempre tomé las bordadas que me alejaban más de ahí: a pesar de esta precaución, las corrientes y las bordadas repetidas nos derivaron hasta 28 leguas del cabo Noir, y a 24 leguas del cabo Pilares.

El 22.- Doblamos paralelamente de este promontorio, extremo occidental del Estrecho de Magallanes,[5] habiendo rodeado así Tierra del Fuego en el decimoctavo día desde nuestro avistamiento del Cabo Sainte-Inès, y al decimosexto desde nuestra salida del estrecho de Le Maire.

Según el cronómetro, nos habíamos transportado desde entonces, 105 millas más al norte, 47 grados este, de lo que estimábamos, y 71 millas al norte, 51 grados este, desde las islas Diégo-Ramirès.

Habíamos visto pájaros oceánicos constantemente, la mayoría de ellos petreles de todas las especies; marsopas con forma de diamante blanco en la espalda y algunas ballenas fueron los únicos peces que aparecieron en esta parte de nuestro viaje.

Hoy, casi todos los buques destinados al Mar del Sur pasan al este de las Islas Malvinas y de las islas de los Estados, a menudo sin notarlas, encontrándose con los vientos del oeste, tan frecuentes en estas áreas.

Sin pretender criticar una práctica adoptada por la mayoría de los navegantes, observaré que al pasar por el Estrecho de Lemaire estamos inmediatamente 20 leguas más al oeste que aquellos que contornean la Tierra de los Estados, ventaja que no carece de importancia en los mares donde la gran dificultad es abrirse camino en esta dirección. Si uno está contrariado para salir a la desembocadura y no quiere esperar al abrigo de Tierra del Fuego, donde los vientos favorables son más comunes, la alternativa es doblar el Cabo Saint-Jean, extremidad este de la Isla de los Estados, a sólo unas horas.

La navegación por las tierras de Magallanes se ha realizado durante mucho tiempo en todas las estaciones, y si es más difícil para las tripulaciones en invierno que en verano, debido a las noches frías y largas, tenemos la ventaja de encontrar vientos del este más frecuente y más duraderos que en verano. En resumen, esta travesía no ofrece ninguna dificultad que una buena embarcación deba temer superar. Nos sorprende que los desastres de las escuadras de Anson y Pizarro fueran suficientes para acreditar una prevención contraria a mediados del siglo pasado, cuando recordamos que, en sus comienzos, durante la guerra de sucesión española, varias de nuestras embarcaciones doblaban el Cabo de Hornos anualmente. Este asombro se duplica cuando comparamos el estado de la ciencia naval en esa época, con el de la época de Colón, de Gama, de Magallanes. Cabe agregar que el importante progreso que se ha logrado desde entonces, ha liberado a la navegación moderna de tantos peligros y le ha brindado tantos medios para superar las dificultades que aún persisten; y que, en este aspecto, así como por la importancia de los descubrimientos, no se puede establecer un paralelismo entre el trabajo de los argonautas de los siglos XV y XVI, y el de los marineros más célebres de los últimos tiempos, sin exceptuar al propio Cook.

El 23.- Al no haber corrientes tan fuertes que temer, me dirigí al noroeste para salir de estas áreas tormentosas; pero tuvimos que atravesar otra tormenta, que afortunadamente disminuyó al cabo de unas horas. Los vientos pasaron al suroeste, e hicimos ruta directa para Chile.

El clima se despejó y la temperatura se suavizó a medida que avanzamos hacia el norte. Pudimos abrir las escotillas, ventilar y secar por todas partes, calafatear los botes y hacer los arreglos para el desembarco. La esperanza de un próximo descanso hizo que fuera más fácil olvidar la fatiga y la molestia que habíamos experimentado, pero que no había dejado demasiado rastro en la salud de la tripulación. El único paciente a bordo se recuperaba diariamente: esto fue el fruto y la recompensa por el cuidado que le habíamos prestado a este importante objeto, y por las medidas de protección del Sr. Vimont: ropa abrigada y seca tanta como fuera posible, limpieza, fumigación frecuente, comida y bebida variada y antiescorbútica; todos los medios disponibles se habían empleado. Debe admitirse que las tripulaciones de los balleneros ingleses y estadounidenses, que descuidan la mayoría de estas precauciones, excepto la limpieza, y que consumen tres veces más sal que nosotros, no son menos robustas y saludables; pero también están formados por hombres cuyos hábitos se han endurecido con las fatigas, lo cual no era el caso de las personas que yo comandaba.

El 31.- A veinticinco leguas al oeste de la isla de Santa María, vimos dos grandes barcos con tres mástiles, que parecían ser barcos de guerra

con una batería cubierta. Pasamos en sus aguas a tres o cuatro millas de distancia. Supe seguidamente que estas embarcaciones eran fragatas *de crucero* españolas.

El 1 de febrero. - El mar, descolorido, estaba cubierto de algas y albatros: también vimos en la superficie una gran cantidad de peces blancos y planos, de forma circular, de aproximadamente una braza de diámetro, con una aleta dorsal muy destacada. Los balleneros llaman a esta especie *pez sol*, porque sólo se muestran con el sol.

Al mediodía avistamos la costa de Chile. A las cuatro en punto, se mostró claramente; las montañas se destacaban las unas de las otras y presentaban tres enormes masas superpuestas, formando un inmenso anfiteatro. A las siete, estábamos a dos leguas del puerto de Saint-Antonio. El viento soplaba siempre frío desde el sur. El miedo a las corrientes, de las que habla Frézier, me hizo alejarme de la costa, para no ser arrastrado durante la noche bajo el viento de Valparaíso, de la cual estábamos a sólo diez leguas de distancia.

El 2.- A medianoche, nos reportamos a tierra. Al no haberse sentido la corriente, nos encontramos aproximadamente en la misma posición que el día anterior. El viento cesó por completo y, a pesar de todos nuestros esfuerzos, el oleaje nos arrastró a una milla de Piedra-Blanca, una roca muy notable por su masa y su blancura. Pasamos la mayor parte de la mañana maniobrando, ayudados de nuestros botes, para salir de esta posición desagradable.

El mar estaba cubierto de ballenas, cuyos chorros de agua se notaron en cien lugares a la vez, como montones de columnas de humo. Habiendo permanecido la calma hasta el anochecer y con el oleaje aun golpeando la costa, anclé en Tunquén, a las 8 en punto, por treinta y seis brazas de agua, en un fondo de roca que habría cortado el cable si no hubiéramos tenido la precaución de ajustarlo con una cadena de dieciséis brazas entalingada al ancla. Estuvo tranquilo toda la noche, la cual fue muy hermosa. Una fogata apareció en la playa al sureste, pero no vinieron hacia nosotros embarcaciones.

El 3.- Levantamos el ancla temprano. La cadena todavía estaba fuera de la escotilla, cuando la brisa, que hasta ahora había sido muy suave desde el oeste, se renovó repentinamente muy fuerte desde el noroeste. Estas variaciones rápidas requirieron maniobras sucesivas en la carga del barco. Al recibir la brisa del noroeste, y la niebla que le sucedió inmediatamente después, no nos permitió llegar a Valparaíso hasta el día siguiente.

El 5.- A la una de la tarde, la niebla se disipó y reconocimos sucesivamente el punto norte de la bahía y la de Los Ángeles, que forma su extremidad occidental.

A las 4 de la madrugada, un bote que llevaba bandera española nos abordó con el director de aduanas, el capitán del puerto y el piloto. Poco después, llegamos al puerto con la ayuda de botes, y al mismo

tiempo que un bergantín español que vimos en la mañana. A las cinco y cuarto anclamos frente a Valparaíso, tres meses y diecisiete días después de nuestra partida de la Gironda.[6]

Después de cerrar las velas, hicimos un saludo de veintiún cañonazos; la batería del castillo respondió con once disparos. Luego bajé a tierra, llevando los papeles del barco y algunas cartas de recomendación. Recibí de don José de Villegas, capitán de fragata y gobernador de Valparaíso, la más agraciada recepción, acompañada de expresiones de benevolencia que atribuí en gran parte a mi título de oficial de la marina real, y al recuerdo de MM. Dubouret y de Tilly, capitanes de fragata, a quienes había él conocido cuando servían en España, y de quienes tenía cartas. No solo fui autorizado para satisfacer las necesidades del barco, sino que también tenía la venia para hacer uso de todas las instalaciones del gobernador.

El 6.- El piloto del puerto llegó temprano para amarrarnos al poste; nos instaló en dirección norte-sur con una gran ancla que llegaba al fondo por dieciséis brazas, fondo de barro pegajoso; y un otro cable con la cadena amarrada a tierra. Notamos la punta de los Ángeles en el norte. Por la tarde, el *San-Sacramento*, un gran barco mercante, partió hacia Lima con deportados, incluidos varios eclesiásticos y monjes.

Don José de Villegas envió un paquete para Sant-Yago que contenía una carta que escribí a Don Marco del Ponte, presidente y gobernador general, que había sido prisionero de guerra en Francia, y una otra del Sr. Blandin de Bordeaux, con quien ese general había pasado parte de su detención.

Fui presentado a los principales empleados y a los individuos más destacados entre los españoles y criollos. Tuve ocasión de darme cuenta, durante el transcurso de mis visitas, que el genio de las revoluciones no había olvidado este país. El movimiento que ya había cambiado la faz de una parte de la América meridional se había propagado a Chile. Después de haber elevado el estandarte de independencia, este país había sido sometido, en 1814, por el general Osorio, pero los fervores revolucionarios aún existían, y el espíritu de partido, que excluye la moderación y, a menudo, la justicia, reinó en uno y otro lado. También noté, con sentimientos muy diferentes, que, a pesar de los males que una agresión injusta había causado en su patria, los españoles, lejos de ver enemigos a los franceses, nos habían reanudado los sentimientos de benevolencia naturales a dos naciones unidas por un pacto tácito, pero indestructible, de interés común.

Estaba cenando con el Sr. Villegas en casa de un comerciante, cuando recibió un paquete, cuya lectura produjo una emoción sensible. Un cuerpo de tropas de Buenos-Ayres había cruzado los Andes y comenzado con éxitos sus planes que, sin ser decisivos, inspiraron las más vivas preocupaciones en los españoles europeos.

Ellos no disimularon cuánto temían ver a un gran número de personas descontentas, hasta ahora contenidas por el miedo, unir fuerzas con enemigos externos, pero que solo esperaban una ocasión favorable para estallar y sacudir el yugo de la metrópoli. El señor Villegas no participó en la consternación general; pero todos sus esfuerzos por tranquilizar a los espíritus, al exponer los grandes medios que el gobierno tenía a su disposición para contener la insurrección, causaron poca impresión en los hombres que ya estaban aterrorizados.

El 7.- Un transporte español llegó de Chiloé con reclutas. El gobernador me obligó mediante dos citaciones a entregarle los rifles con los que fue cargado el *Bordelais*; sin embargo, le entregué solo la mitad, y recibí de él las garantías más sólidas de que, lo que se apoderó, me sería devuelto o reemplazado, si los recursos del arsenal de Sant-Yago lo permitían; de lo contrario, tendrían que pagarse a un precio favorable sobre el cual no quería estipular nada, para tener más derechos para reclamar la restitución. Además de la carga destinada a la costa noroeste, el *Bordelais* tenía una variedad bastante considerable de mercancías adecuadas para América del Sur. Este aspecto accesorio pero importante de la operación, fue un intento para abrir nuevos mercados para los productos de la industria francesa. Aparte de algunas recomendaciones específicas, no se me proporcionó ningún medio para obtener beneficios en las colonias españolas, donde, a menos que lo autorice el tribunal de Madrid, ningún extranjero había sido admitido para comerciar legalmente. Estas consideraciones regularon mi conducta.

Sin embargo, las noticias que recibimos diariamente desde el interior, anunciaron el progreso de las tropas de Buenos-Ayres, cuyos partidarios, difundidos en varios puntos, hicieron que el país se sublevara en todos los lugares donde se presentaron. Estas noticias no hicieron más que acrecentar la inquietud y el desánimo de los españoles y del pequeño número de criollos que estaban unidos a ellos. No había pasado veinticuatro horas desde que se conoció el paso por las montañas donde atravesaron los insurgentes, y ya nos estábamos preparando para huir. Los empleados del gobierno fueron los primeros en embarcar sus pertenencias con una prisa escandalosa: sus familias, e incluso algunos de ellos, dormían en el puerto para estar listos en caso de algún evento.

El 9 y 10.- Esos movimientos, unidos a los rumores que se difundían sobre el progreso de la insurrección, hicieron fermentar a algunos miembros de la tripulación, entre los que se encontraban varios indeseables, que solo se habían embarcado con la esperanza, excitada por los ruidos absurdos difundidos entre el bajo pueblo de Burdeos, de que el barco debía hacer la guerra. Las disposiciones que tomé tempranamente sofocaron esta levadura perniciosa, sin tener

que llevar a cabo las medidas rigurosas con las que había amenazado a los malintencionados.

Mientras tanto, recibí del capitán general una respuesta satisfactoria a mi carta del día cinco; pero en las circunstancias existentes, no me pareció conveniente aprovechar la autorización que me otorgó para ir a Sant-Yago. La alegría de los criollos y el desánimo de los españoles no me auguraban nada ventajoso para estos últimos en el resultado de la lucha que acababa de comenzar. Por lo tanto, le escribí al capitán general para agradecerle su amabilidad y para informarle que me disponía a continuar mi viaje. Agregué que esperaba con confianza el reemplazo de las armas que me habían quitado, o el reembolso de su valor, y que en el caso de que ninguno de los dos pudiera llevarse a cabo en Chile, yo esperaba que Su Excelencia tuviera la amabilidad de enviarme los documentos necesarios para el cobro de las armas en Perú, o una indemnización que cubriera los intereses de la expedición.

El 11.- Aumentaban los temores, aunque todavía no había habido ningún encuentro serio; todos los barcos en la rada fondearon mar adentro. Hicimos lo mismo para mantener el control de nuestros movimientos.

El 12.- El día estuvo bastante tranquilo, gracias a los rumores falsos de las victorias obtenidas por las tropas reales. Esta ilusión fue desmoronada en la tarde por la llegada de varios fugitivos que anunciaron la derrota completa de los realistas. Esta noticia fue ampliamente confirmada por otros huidos que llegaron durante la noche.

El 13.- Los huidos llegaron en tandas, la mayoría sin jefe y sin orden, los oficiales generalmente adelantándose a sus soldados. Cada uno buscó subir a bordo de los barcos en el puerto, donde no había nada dispuesto para la recepción de las tropas: el desorden era total.

El día 14.- Envié al Sr. Briole a tierra temprano para saldar nuestra débil cuenta con el proveedor, y para obtener algo de comida fresca si era posible. Este oficial encontró la ciudad en la más espantosa confusión: los habitantes, enardecidos por el terror de aquellos a quienes veían como sus opresores, se habían apoderado del gobierno y de las baterías, cuyas piezas habían sido inutilizadas. Un destacamento, de cuarenta a cincuenta hombres, escondido en un rincón de la batería inferior del castillo, sorprendió a los fugitivos, quienes, llegando dispersos, no pudieron evitar caer en sus manos, e inmediatamente fueron puestos en prisión. En medio de este desorden, el regreso del Sr. Briole no estuvo exento de dificultades e incluso de peligros. Presionado por los soldados desbandados que asaltaban el bote, fue necesario abandonar en parte las provisiones que nos habíamos procurado, y someterse a algunos disparos de rifle, que afortunadamente no llegaron a nadie. Durante el trayecto, M. Briole

subió a bordo de un bote español a las pocas personas desafortunadas que pudo recibir en su canoa: regresó a bordo a las 7. Desde el barco *Britannia*, donde se había refugiado, el brigadier Atero me pidió los botes a bordo para transportar a las tropas; ya se los había prometido al señor Villegas, que había venido a concertar conmigo; pero el informe del Sr. Briole, confirmado por la presencia en el puerto de los oficiales, cuya vigilancia podría haber acelerado el embarque manteniendo el orden, me hizo juzgar que sería imprudente emplear a nuestra gente allí. Además, esta operación se vio dificultada por la improvisación y la pusilanimidad de los fugitivos; se podría haber hecho con tanto orden como tranquilidad, si en lugar de apresurarse a evacuar todos los puestos y poner los transportes en alta mar, se hubieran preservado las obras que controlan la ciudad para mantener a los habitantes en respeto.

Del lado del mar, el único barco, el *Britannia*, con 20 cañones de nueve, posicionado cerca de la costa, entre Valparaíso y Almendral, no habría permitido preocupación alguna por los intentos del enemigo hasta la llegada de su artillería. Además, las tropas victoriosas todavía estaban lejos, y los españoles sólo fueron hostigados por un pequeño número de ciudadanos que sacaban su audacia del terror de sus enemigos.

El señor Heartley, capitán desposeído del barco inglés *Will*, que los españoles habían capturado, vino, acompañado de su esposa, a pedirme hospitalidad. Yo tenía a bordo a los Oydores, Caspe y Pereyra, el hijo de este último, tres comerciantes y varios otros españoles, además de los sirvientes; y no me fue posible admitir un número mayor, no teniendo más que el puente libre. Los oficiales y yo compartíamos nuestro alojamiento con los principales de nuestros huéspedes. Varios de estos caballeros tenían preocupaciones que no parecían disiparse mientras Valparaíso estuviera a la vista. No habiendo ninguna razón para retrasar mi partida a las 9 de la mañana, y con una buena brisa del oeste, todos los barcos en el puerto ya estaban bajo vela. Poco después, el *Britannia* disparó un cañón, cuyo proyectil pasó sobre el *Bordelais*. Levanté la vela principal; pero al no haber hecho ningún movimiento el comandante español, juzgué que esta provocación no fue más que un error, y seguí mi curso mar adentro. Al mediodía tomamos el punto de partida, e hicimos ruta hacia el Callao.

Es aquí que deben encontrar lugar las informaciones que he recopilado sobre Chile, tanto por los reportes que me han sido dados como por mis propias observaciones; me mantendré dentro de los límites de una noticia sucinta, la brevedad de mi estadía en este país, del cual sólo he visto la ciudad de Valparaíso, unida a las circunstancias que han sido señaladas, sólo me ha permitido tener datos muy imperfectos. Además, las grandes colonias europeas y otros

países de una civilización avanzada que he visitado, han sido recorridos por hombres cuyos talentos superiores y de mayores facilidades les han permitido ver y describir mejor. Por lo tanto, me propongo hablar solamente de lo que estos países ofrecen de interés para la marina y el comercio, así como de los diversos cambios ocasionados por las últimas conmociones políticas, reservándome el derecho de ampliar mis observaciones sobre los países descubiertos más recientemente, menos frecuentados y menos conocidos.[7]

La salubridad y la dulzura de su clima, la variedad y la abundancia de sus producciones, unidas a la extensión de sus costas, adornadas con buenos puertos, prometen a Chile un alto grado de prosperidad cuando se les dé por disfrutar de la paz, y tener un gobierno sabio e ilustrado que sepa apreciar estas ventajas y utilizarlas en favor del interés general. El comercio y la navegación ya han sentido la apertura de los puertos de este país, una consecuencia natural de su emancipación, y ofrecen desde ahora importantes oportunidades comerciales a Francia. Entre los productos de nuestra industria, los paños, la seda y los lienzos, son aquellos que reúnen las mayores ventajas. Los vinos, aguardientes y algunos otros artículos menos importantes también pueden entrar en la composición de los cargamentos: generalmente es necesario excluir artículos de calidad superior, ya que el lujo no ha progresado tanto en Chile como en otros países de América, frente a la mayoría de los cuales también es inferior en riqueza metálica.

La lucha en la que este país se compromete a conquistar su independencia, también conduce a la búsqueda de armas y municiones de guerra. El cuero, el sebo, y especialmente el cobre, son los principales artículos de exportación hacia Europa, con la cual Chile no tenía comunicación directa antes de su emancipación. Los pocos productos de esta parte del mundo que consumía entonces le llegaban a través de Lima, así como de Asia. Además, Perú suministra a Chile, en tiempos de paz, azúcar, cacao, tabaco y algunos otros artículos; Chile paga con su trigo, su cobre, sus carnes y frutos secos. El interés de ambos países reclama el restablecimiento de estas relaciones, ya que la diferencia en los dones que la naturaleza les ha distribuido, los hace casi igualmente indispensables uno a otro.

Chile recibe del Paraguay la hierba de este nombre (*Hyerba de Paraguay*), que paga en efectivo; estos países, situados bajo el mismo clima, tienen además los mismos productos. Los de Chile eran baratos bajo el sistema prohibitivo: desde la libre admisión de extranjeros, que siguió a su independencia, los artículos de exportación han duplicado su valor, con la excepción de artículos que, como el trigo y la carne seca (tasajo), utilizada en lugar de la salazón en los armamentos del Mar del Sur, encuentran mercado sólo en Perú. Al mismo tiempo, las mercancías de Europa, que abarrotaron este mercado, sufrieron una

depreciación no menos notable. Por otro lado, una gran parte de la riqueza metálica del país pasó a manos de los ingleses y los estadounidenses. Esta extracción había comenzado en el período de tiempo comprendido entre la insurrección de las provincias del Plata y la de Chile: los especuladores ingleses establecidos en Buenos-Ayres, introdujeron entonces de contrabando una gran cantidad de sus mercancías en este país, que sólo podía pagarlas en efectivo, ya que la naturaleza de sus productos no permitía fácilmente el contrabando.

La ciudad de Valparaíso ha progresado en varios aspectos desde la época de Vancouver. No he podido obtener información precisa sobre el número de sus habitantes; algunos informes lo estiman en dieciocho mil, incluidos los de Almendral; pero me pareció que no había más de diez a doce mil, dos tercios de los cuales estaban en Valparaíso. Las colinas dejan entre ella y el mar sólo un espacio libre muy pequeño; la mayoría de las calles están ubicadas en las laderas de varios barrancos, cuyo fondo es ocupado por torrentes en épocas de lluvias. Además de la desventaja de su posición, las calles son generalmente tortuosas, mal mantenidas y empinadas.

Las casas son de una sola planta, y el exterior es bastante cuidado, aunque sencillo; están razonablemente amuebladas, y su limpieza, sin ser excepcional, me sorprendió muy gratamente, en comparación con la idea que me había formado a partir de las descripciones de Vancouver, que podían ser muy exactas para su época.

Las baterías marítimas me parecieron bastante bien mantenidas, pero el revestimiento de la estructura más considerable, que se encuentra principalmente en la ciudad y contiene al gobierno, estaba agrietado en varios lugares y amenazaba arruinarse. Por lo demás, todas estas estructuras, que contaban como máximo con 60 cañones, únicamente podrían usarse para repeler un ataque rápido, tanto por mar como por tierra. De este lado no tienen defensas recíprocas; ofrecen partes que no están flanqueadas, y pueden ser dominadas.

La rada, abierta desde el norte solamente, puede considerarse un puerto y cuenta con todas las seguridades desde octubre a abril. Los vientos del norte, que soplan allí directamente, dominan desde mayo hasta septiembre, que también es la temporada de lluvias. La excelencia del anclaje compensa en parte este grave defecto. Los peligros son evidentes, acantilados, y a muy poca distancia de la costa en los extremos del fondeadero. La pérdida de un navío español ha hecho descubrir una roca bajo el agua, en la parte este de la bahía, a una braza y media de la costa.

El agua es difícil de conseguir en Valparaíso, que sólo tiene pozos, el principal está en el castillo: encontramos más comodidades en Almendral, donde hay un pozo que puede suministrar agua a varios conductos a la vez. Es necesario hacer rodar los barriles en un espacio

de 400 brazas y, a menudo, remolcarlos, debido al oleaje que a veces interrumpe la comunicación durante los vientos del norte.

A pesar de estos inconvenientes, el puerto de Valparaíso fue elegido por el nuevo gobierno de Chile para ser sede de su Marina; sin embargo, sigue siendo el principal puerto comercial del país. La comida de todo tipo es abundante y a un precio moderado. Varios viajeros confiables me han asegurado que la ciudad ha crecido considerablemente desde la independencia y que las obras se han incrementado.

Almendral, que es por así decir una calle larga, está situada en una pequeña llanura, junto al mar: el espacio de trescientos o cuatrocientos toesas que lo separa de Valparaíso es tan estrecho que está casi completamente ocupado por el camino. Sin embargo, encontramos pequeñas casas de nueva construcción, respaldadas por la montaña que en este lugar forma una muralla de considerable altura. Estas disposiciones del terreno hacen que este paso sea de una defensa muy fácil para quien sea dueño del mar. Es en Almendral donde comienza la gran ruta de comunicación entre Valparaíso y Sant-Yago, que el Capitán General Higin de Vallemar hizo abrir durante la estadía de Vancouver.

Los chilenos practican la hospitalidad; aman los placeres de la sociedad; son bien constituidos, robustos y generalmente de una estatura más alta que los españoles. Su fisonomía anuncia firmeza. Son buenos jinetes, y los de las zonas rurales especialmente, saben cómo manejar hábilmente la lanza y el lazo. Soportan las fatigas de los largos trotes a caballo, vivaqueando envueltos en sus ponchos, una especie de abrigo de los indios del sur, en forma de casulla, y utilizado en toda la América española. La escasez de alojamientos, incluso en las carreteras más transitadas, hace que esta manera de viajar sea indispensable en la mayor parte del continente. Así es como hacemos el viaje de Sant-Yago a Buenos-Ayres en veinte días, cruzando los Andes.

Las mujeres son hermosas, pero muchas de ellas adquieren sobrepeso tempranamente. Abandonaron el traje grotesco que La Peyrouse e incluso Vancouver observaron a fines del siglo pasado, y lo han sustituido por el de las damas españolas, con algunas modificaciones, la más notable de las cuales es el chal de baguette con largos flecos, que las mujeres de todas las clases usan de manera descuidada.

No se puede inferir en desventaja de los chilenos el poco de actividad que reinó en su país y el escaso progreso que la ciencia, las artes y la industria habían logrado allí bajo un gobierno cuyo sistema no estimulaba esos grandes móviles para la prosperidad de las naciones. Entre aquellos que han recibido una educación cuidadosa, varios han demostrado que no son inferiores a los europeos en términos de facultades intelectuales. Lo mismo ocurre con su coraje,

como lo han demostrado en las diversas batallas que han sostenido en el curso de su lucha contra la metrópoli, sin excluir la de Rancagua, que devolvió temporalmente a Chile al dominio español en 1814. He oído al general Osorio exaltar el aplomo, la subordinación y la paciencia de los criollos del sur, que constituían una gran parte de las tropas reales bajo sus órdenes en ese asunto.

La repentina revolución que tuvo lugar en Chile durante nuestra corta estadía, tal vez estuvo menos determinada por el éxito de las tropas de Buenos Aires, que por el espíritu de insatisfacción y defección que fermentó en todas las clases, y que estalló por todos lados con su aparición. Una vanguardia, enteramente compuesta por caballería, cruzó los Andes en los primeros días de febrero, y envió partidas a diversos puntos donde la insurrección se manifestó de inmediato. Para contener el país, los españoles enviaron destacamentos que llegaron demasiado tarde o eran demasiado débiles. Un cuerpo de frontera no pudo impedir el paso al grueso del ejército de Buenos-Ayres, comandado por don José San Martín, que, contando su vanguardia, tenía bajo sus órdenes unos cuatro mil ochocientos hombres bien equipados, la mayoría de ellos de caballería. Este ejército estaba acompañado de mulas que los soldados montaron en los difíciles caminos de las montañas. Presionados por todos lados, los españoles, cuyos cuerpos todos juntos habrían ofrecido aproximadamente la misma fuerza numérica, agravaron aún más su posición al dividir las tropas que les quedaban para cubrir la capital. Mil doscientos hombres con algunos cañones, apostados en Chacabuco, a doce leguas frente a Sant-Yago, fueron atacados el día 12 por San Martín, al frente de sus fuerzas principales, y fueron totalmente derrotados después de cinco horas de dura batalla. El batallón del regimiento de Talavera, que había tenido la mayor participación en el éxito del general Osorio, pereció en su totalidad, con la excepción de cinco oficiales y dieciocho soldados. La pérdida de los insurgentes también fue muy considerable. Las tropas españolas que, en número de mil hombres, salieron finalmente de Sant-Yago con artillería, al mando del propio capitán general, para reforzar a las que se encontraban en presencia del enemigo, supieron por los fugitivos la noticia de este desastre a pocas leguas del campo de batalla. Esto no hizo más que avivar el ardor de los soldados que demandaron a los gritos marchar contra el enemigo. En lugar de aprovechar este ímpetu, se detuvieron para deliberar. La pérdida que acababan de sufrir y el reciente levantamiento de varias ciudades del interior, decidieron la retirada. Esta medida tuvo una influencia funesta en la disposición moral de los soldados, y los condujeron a su derrota, que fue completa y decisiva en sus consecuencias. Sant-Yago fue evacuado con la más grande precipitación, y la multitud de huidos se dirigió

hacia Valparaíso. Los primeros llegaron la tarde del 13: llevaron el terror allí y el desorden que presidió el embarque.

Cuando los transportes cargados con estos tristes escombros salieron de Valparaíso, desconocíamos la suerte del Capitán General. No fue sino hasta el mes siguiente cuando supimos, en Perú, que lo habían tomado prisionero intentando llegar al puerto de Sant-Antonio, en la esperanza de escapar. De todo su gobierno, lo que le quedaba a España en el continente era Baldivia y la península de Talcaguano, cerca de Concepción. La isla de Chiloé le permaneció fiel.

*

Capítulo Segundo

Llegada al Callao. - Estancia en Lima. - Visita al virrey. - Intercambio de mercancías. - Descripción de Lima y de sus alrededores. - Fiestas y celebraciones con motivo del Día de Pascuas - Descripción del pueblo de Miraflores. - Costumbres peruanas y detalles sobre esta parte de las colonias españolas.

El 17 de febrero. - La travesía de Valparaíso al Callao no tuvo nada más destacable que la facilidad con la que se llevó a cabo hasta el desembarco en las costas del Perú. El viento fue inicialmente variable del suroeste a sur. Por 26 grados sur, a sesenta leguas de tierra, comenzó a soplar del este, y desde entonces siempre dependió en esta parte generalmente del sureste, variando a veces al sur-sureste. Constantemente era agradablemente fresco y lo suficientemente moderado como para poder llevar todas las velas a hacer de 40 a 55 leguas por día. Esta brisa reina durante todo el año a mayor distancia de la tierra, hasta el tercero o cuarto grado norte. El tiempo estaba nublado, pero agradable; el mar se agitaba sólo con un oleaje muy suave. Estas circunstancias fueron especialmente afortunadas para nuestros pasajeros, que no estaban acostumbrados al cansancio del mar. Nada de nuestro lado se descuidó para hacerles agradable su estadía en el *Bordelais*: el estado de nuestras provisiones ofrecía recursos que no se escatimaron para cumplir con este objetivo.

El 21.- Hacia los 16 grados, nos encontramos con el barco *Santo-Sacramento*, que había salido de Valparaíso el día 6 con deportados. Empezamos a adentrarnos en las brumas que reinan en la costa, de la cual estábamos a treinta leguas. El mar, muy tranquilo, estaba descolorido.

El 22.- Avistamos dos embarcaciones, una de las cuales, con tres mástiles, parecía ser un ballenero. Vimos varias focas. A la una, con el mar todavía descolorido, y la vista limitada a una pequeña distancia por la niebla, sondeamos; pero no había fondo a ciento cuarenta brazas. Al anochecer, el barco se acercó a muy corta distancia de dos

ballenas, recientemente muertas: una cantidad innumerable de aves, especialmente albatros, las cubrían y se deleitaban de su carne. A una milla a la redonda, el mar tenía un tinte rojizo, que, dado su estado de absoluta calma, podría atribuirse a la sangre que debieron perder estos cetáceos; pero al recoger una muestra de agua en un balde, reconocimos que este fenómeno era causado por una multitud infinita de corpúsculos que parecían estar animados, pero cuya forma escapaba al ojo.

El 23.- A las 9 nos encontrábamos a 13 grados, a cuatro o cinco leguas de Canète; una espesa niebla impedía ver la tierra, el agua era verdosa y su superficie mostraba corrientes. Notamos muchas aves y algunas algas. A las 4 de la tarde, tuvimos conocimiento de la costa del Perú, a una legua de distancia. Según los mapas del depósito hidrográfico de Madrid, generalmente muy exactos, los dos sondeos tomados con anterioridad nos hubieran puesto diez leguas más lejos. Tomamos dirección norte-noroeste, paralelamente a la línea de la costa. A las 5, la tierra, al otro lado, presentaba un aspecto pintoresco. En primer plano, junto al mar, había un valle cubierto de una vegetación fresca y exuberante, el gran y hermoso pueblo de Chilca, contenía, además de varias bonitas casas, una bella iglesia, de arquitectura elegante, y a lo lejos, se veía una cadena de montañas muy accidentadas, cuyo aspecto salvaje y estéril contrastaba con la gracia y riqueza del paisaje que encuadraban.

Íbamos a favor del viento, siguiendo la costa a tres o cuatro millas con una leve brisa fría del sudeste. A las 11, estando el mar en calma, y con la tierra oculta por la niebla, echamos un ancla a veintiocho brazas, sobre un fondo de barro fino olivar que reina en toda la costa.

El 24.- A las 8 de la mañana la niebla se despejó, y nos encontramos a menos de una legua, al suroeste, del *Serro de Quipia*, destacable por la regularidad de la meseta que lo corona y el alto acantilado que lo termina hacia el mar. El grupo de islotes de Pachacamac estaba hacia el norte, el más grande a tres millas. Pudimos ver algunas casas, graneros o tiendas al norte de la colina, y algunos islotes de vegetación: todo lo demás era desierto y árido.

Al mediodía, zarpamos con una ligera brisa del oeste-sudoeste, que luego varió al sur-sureste. Pasamos así el resto de este día y parte del siguiente, sin ver tierra, que la niebla ocultó a nuestra vista. Temiendo encallar entre los Palominos, peñascos al sur del Callao, a las 4 de la tarde del día 25, eché un ancla a veintiocho brazas; inmediatamente después escuchamos el oleaje, aunque la costa no apareció.

El 26.- La extrema debilidad de la brisa nos mantuvo anclados toda la noche. Al amanecer, relevamos la isla llamada el Corcobado, el pueblo de Lurín y la punta Negra. Mientras continuaba la calma, envié una embarcación con un oficial y uno de nuestros pasajeros españoles para hablar y abastecernos de provisiones: regresaron dos

horas después. Se habían topado con una canoa india, de la que sólo habían podido obtener la confirmación de nuestra posición, sobre la cual, estando sin observaciones desde hacía dos días, no teníamos datos exactos, salvo las lecturas y las afirmaciones contradictorias de los pasajeros.

A las 10 zarpé con una ligera brisa del sur-suroeste. Poco después, avistamos la isla de San-Lorenzo, que cierra la bahía del Callao al oeste. A las 2, vino a bordo una canoa montada por dos indios que nos vendieron hermosos pescados a un precio módico.

Después de haber seguido el consejo de los “*Oydors*”, permití que uno de nuestros pasajeros desembarcara a tierra en esa embarcación, bajo la condición expresa de guardar el más profundo secreto sobre los asuntos de Chile.

Como la casi totalidad de la costa del Perú, esta parte es generalmente árida y no presenta vegetación ni cultivo, excepto a grandes intervalos. Es en esos oasis, cuyo aspecto risueño anuncia gran fertilidad, donde se sitúan las viviendas.

El 27.- A las ocho y media pasamos los Palominos, y a las diez San-Lorenzo, bajo el cual la calma nos sorprendió a medio cable del punto norte, que es acantilado y muy alto. Las canoas tomaron el carretel para llevarnos mar adentro. A la medianoche, habiendo arreciado la brisa, entramos en la bahía del Callao, cuya niebla ocultaba toda la costa. A las 3 de la mañana, la calma nos obligó a fondear en treinta y dos brazas. A las 7 de la mañana levamos anclas y todos los barcos fueron remolcados. A las nueve de la mañana, la brisa se levantó del sur y viramos a toda vela para llegar al puerto, donde divisamos una veintena de embarcaciones, la mayoría grandes, de tres mástiles. Sólo navegamos bordeando la orilla, a media legua de tierra por trece brazas, a causa de algunos bancos de arena, que un pasajero que había navegado me dijo que se podían extender desde la costa mar adentro.

Dos leguas al sur, la faluca del puerto vino a bordo para reconocernos y hacer la visita de sanidad. Allí embarcaron los pasajeros españoles con sus efectos. Entregué al señor Pereyra una carta para el virrey, en la que, después de haberle explicado los motivos que me llamaron a Lima, le pedí su protección y el permiso para presentar mis respetos en su residencia.

Pasamos junto al ballenero inglés *Asp*, que partía para hacer la pesca. La brisa calmó totalmente, y a las siete nos vimos obligados a dejar caer el ancla a seis brazas del fondeadero ordinario del Callao.

Poco después, don Fernando Camunez, capitán de puerto, vino a bordo con don Primo Ribera, teniente coronel del regimiento del Infante don Carlos. Este último acababa de ser enviado al Callao con un batallón de su regimiento, para prevenir los movimientos que las noticias que traíamos podrían provocar entre los prisioneros del fuerte Réal-Felipe, y controlar a los descontentos del país por el

aparato de la fuerza. Esto fue resultado de la indiscreción de nuestro pasajero, quien, a pesar de las promesas más solemnes, había proclamado la revolución de Chile.

El teniente coronel se expresaba en francés con facilidad, habiendo sido prisionero de guerra durante mucho tiempo. Los buenos tratamientos que él había experimentado en Francia, le habían inspirado una estima por nuestra nación, que él manifestaba con placer: esto es suficiente para decir cuánto tengo que elogiar su proceder. No me sentí menos satisfecho con el Sr. Camúñez, a quien le entregué los papeles del barco.

El 28 de febrero. - Fui temprano a visitar al capitán del puerto, quien me presentó a Don Antonio Bacaro, capitán de navío, comandante de Marina. Recibí la más amable recepción de este oficial, que había servido en la armada combinada durante la guerra de América, y había contraído vínculos con varios oficiales de la marina francesa. El comandante me hizo el honor de venir a bordo, acompañado de un numeroso séquito. Cuando se fue, lo saludé con nueve disparos de cañón; la corbeta *La Pezuela*, que llevaba su bandera, devolvió el saludo en igual número: la comandaba don Eugenio Cortez, lugarteniente de la marina española, para quien tenía una carta del señor Bouzet. Éste oficial se mostró tan sensible a la memoria de su antiguo camarada, como dispuesto a cumplir sus intenciones hacia mí, brindándome todos los servicios que dependían de él. Subí con Don Eugenio a bordo de la corbeta que estaba terminando de acondicionar: era un bergantín de grandes dimensiones construido en Guayaquil, sólido y de buen andar. Estaba armado con 16 pistolas; su batería tenía el doble defecto de estar compuesta por piezas de tres calibres distintos y demasiado fuertes. La instalación me pareció juiciosa: había estado dirigida por el comandante, quien añadió a los conocimientos generales del oficio, el de las diversas prácticas y métodos franceses e ingleses.

El *maitre* del puerto subió a bordo y fondeó el barco en la estación entre el Fuerte Réal-Felipe y el arsenal, donde, siguiendo la costumbre de este puerto, amarramos por delante y por detrás, utilizando una gran ancla a fondo por cuatro brazas y media. Tan pronto como estuvo estacionado, el barco fue atacado por una multitud de curiosos, que subieron sin esperar a ser invitados. Lo indiscreto de esta intromisión se redimió con un acercamiento cariñoso y por los testimonios de satisfacción que inspiraba la presencia de un buque francés.

Por la noche el *Santo-Sacramento* y el *Santo Christo* arribaron desde Valparaíso. Las privaciones que había experimentado el último, que estaba cargado de fugitivos, excitaron la piedad y la inquietud por la suerte de los desdichados amontonados en los otros transportes,

quienes, tan desposeídos como aquellos, estaban expuestos a sufrimientos aún mayores.

El virrey respondió favorablemente a la carta que le había dirigido el día anterior, y me invitó a ir a Lima.

Al saber que entre los prisioneros del fuerte había tres franceses, quise saber por mí mismo la causa de su detención. Me presentó un joven oficial llamado Nordenflitz, hijo de un distinguido mineralogista citado por el Sr. Humbolt. Solo uno de los prisioneros era francés: era un joven de Hâvre, llamado Gasquerel. Aspirante de segunda clase, y como tal enviado de regreso a casa en 1814, se encontró al año siguiente en Buenos-Ayres, en un barco mercante, cuya noticia de los sucesos de marzo le habían obligado a venderlo. Privado de recursos, se había embarcado en un corsario, bajo la bandera de los insurgentes. Luego de un largo crucero de vicisitudes, fue detenido en la desembocadura del Río de Esmesaldas, donde había descendido a buscar comida; y llevado a Quito y a Guayaquil, desde donde había pasado por mar al Callao. Conmovido por la situación de este joven hombre, cuya salud languidecía como resultado de la fatiga y la prolongada detención, le prometí hacer todo lo posible para obtener su liberación.

Hice arreglos con el capitán del puerto para cubrir las diversas necesidades del barco y la tripulación.

1 de marzo. - El Sr. Cortez vino a almorzar con nosotros. Al desembarcar, me mostró el arsenal de la marina, del que era director. Este establecimiento, situado al este del fuerte, del que sólo lo separa la explanada, estaba bien mantenido. Éste contiene el cuartel de las tropas de la Marina, una prisión, almacenes, hangares, edificios para los diversos talleres; todo a pequeña escala. En la costa del mar, este recinto está calado con troneras y defendido por cañones montados en cureñas marinas.

Al mediodía, partí para Lima[8] con uno de mis pasajeros, en un cabriolet local (*balancín*), tirado por dos caballos y conducido por un postillón equipado con un látigo y enormes espuelas, que él usaba continuamente. El Callao está separado de la ciudad de Lima, de la que está a dos largas leguas de distancia, por una calzada casi en línea recta, que en ninguna parte se eleva a más de tres pies sobre el suelo, y que está revestida de una pequeña pared de ladrillos cocidos al sol.

Saliendo del Callao, se ve a la derecha el pueblo de Bellavista, y poco después, a la izquierda, un matorral de juncos que sirve de emboscada a los ladrones. Del mismo lado, en un lugar llamado La Legua, situado aproximadamente a mitad de camino de Lima, hay una pequeña iglesia y un cabaret, ambos objetos de culto de los postillones, que nunca dejan de persignarse ante el primero de estos edificios, y pararse en el segundo para beber aguardiente, tan puntualmente como sus colegas de Alemania. Los capuchinos, a quienes pertenece la

iglesia, aprovechan esta estación de viajeros, y vienen a reclamar su caridad en nombre de *Nuestra Señora de la Legua*, de la que presentan la imagen. Hasta ahí no se ve casi ningún rastro de cultura; sólo vemos algunas chozas de barro, algunos cercados para el ganado y algunos matorrales de arbustos y maleza esparcidos por la llanura.

Tras pasar la Legua, el camino está bordeado por árboles que, a una milla más adelante, forman un paseo verde a ambos lados de la carretera. A dos millas de Lima, el camino, hasta la puerta, presenta una hermosa avenida y paseos bordeados de bancos: dos pequeños canales lo mantienen agradablemente fresco, y fertilizan jardines cuya riqueza y belleza se deben menos al arte que a la naturaleza. Esta avenida está cortada por varias plazas circulares; y termina en la llamada puerta del Callao, que, a pesar de su arquitectura defectuosa, es imponente por su estructura y se conecta bien con el resto del paisaje. El paisaje que presenta la entrada a la ciudad contrasta de manera chocante con el del exterior. Atravesando la puerta, uno se encuentra frente a una plaza, o más bien un gran espacio vacío, cubierto de polvo negro, y rodeado de muros de tierra pertenecientes a establos y recintos abandonados, donde se deposita la basura, que se eleva amontonada encima de estas ruinosas construcciones. Esta plaza forma un rectángulo de cuatrocientos a quinientos pasos de largo. Su apariencia anuncia más un pueblo en ruinas que la entrada a una capital opulenta. Las casas se encuentran en el otro extremo. Las calles, largas, trazadas en línea y cruzadas en ángulo recto, ofrecen una vista satisfactoria por la regularidad del conjunto, pero desagradable por la falta de limpieza y por el exterior monótono de las casas, que tienen pocas ventanas visibles.

Bajé a la casa de don Martínez Teron, amigo del Sr. Pereyra. Al igual que su familia, me recibió de la manera más cordial y afectuosa; me ofreció sus servicios como un hombre que gusta de reconocer a quienes han hecho favores a sus amigos.

Por la tarde fui con el señor Pereyra a darle mis respetos al virrey. Su Excelencia me dio la bienvenida más halagadora, y me agradeció por el trato que había dado a los dos "*Oydors*" y a los demás súbditos de Su Majestad Católica que había recibido a bordo. Respondí a estos honorables elogios que mi conducta había sido dictada tanto por mis sentimientos como por mi conocimiento de los deberes que me imponía mi título de oficial del rey de Francia. El Virrey habló conmigo sobre las noticias de Europa, y sobre todo de Chile, país que él tenía la intención de reconquistar en cuanto recibiera los refuerzos que esperaba de España. Su Excelencia me invitó a cenar al día siguiente.

El Sr. Pereyra también me presentó al arzobispo don Bart. Sr. de las Heras, venerable prelado y de profunda piedad; a don Torribio Aupal, secretario general, y a varias otras personas destacadas.

El 2.- Realicé varias visitas, entre otras, al comandante de la Marina, y a don Pedro Abadía, factor de la compañía de las Filipinas, a quien su cargo y su crédito personal le dieron una gran influencia en el comercio exterior. Luego fui al palacio, donde fui presentado a la Vice-Reina. Durante la comida, se habló mucho sobre los asuntos chilenos. Entre los invitados, se encontraba el general don Mariano Osorio, quien había subyugado a ese país en 1814, y había sido su capitán general hasta la llegada del sucesor que le envió el ministerio de Madrid.

Advertido por los buenos oficios del Sr. Pereyra y Caspe, el Virrey, se unió a las cortesías con las que me honró con pruebas de sincera benevolencia. Recibió favorablemente la petición que le presenté para ser autorizado a disponer de la parte del cargamento apta para el consumo del país. Su Excelencia, viendo los motivos especiales que lo llevaron a concederme esta gracia, decidió no remitir el asunto al consulado (cámara de comercio), sino dejarlo en manos del fiscal y luego del tasador, con toda la diligencia que la formalidad implica. Luego del informe de estos funcionarios, se emitió la autorización que solicité, bajo la cláusula de convertir en mercancía peruana el producto de la venta.

Este favor, hasta entonces sin ejemplo para un barco llegado sin autorización del ministerio español, parecía asegurar el cumplimiento de las esperanzas que me había hecho concebir el Sr. Abadía, a quien yo me había confiado; pero diversas circunstancias se opusieron a que tuviera para nosotros los resultados que debería tener en el curso ordinario de las cosas. La llegada prematura de un barco americano que llegó en noventa y tres días, con trescientas toneladas de mercancías de Europa, de las que un papel de la corte de Madrid aseguraba la introducción; la inminente llegada de varias españolas, anunciada por un barco de Jamaica, junto con el efecto en los negocios de la desastrosa noticia que habíamos traído, provocó un declive paulatino de las ventas, y fui obligado a acceder a propuestas cuyas ventajas fueron absorbidas por los gastos, cargos y tarifas enormes.

A través de los documentos que me entregaron, no tuve ninguna dificultad para que el gobierno reconociera la justicia de mis reclamos concernientes a las armas que había estado obligado a entregar en Valparaíso. Lamentablemente la miseria en la que se encontraba el arsenal no permitió que fueran reemplazadas. Sólo pude conseguir treinta fusiles; el resto fue pagado de acuerdo a una estimación generosa, hecha sobre el monto de aquellas armas que nos quedaban; ya que se había visto que yo no había fijado un precio con el Sr. Villegas, para tener más derechos al reclamar la restitución.

Como el pago de nuestras mercancías no se efectuaría hasta el término de dos meses, según la invariable costumbre del comercio

limeño, pensé en los medios de emplear provechosamente el barco en algún viaje que pudiera realizarse en ese tiempo. El viaje a Chile me había sido propuesto y prometía resultados ventajosos; pero no creí conveniente hacerme cargo de una operación que, dadas las circunstancias del momento, no dejaba de tener una suerte arriesgada, y que tenía sobre todo el inconveniente de desviarme del objetivo que se me había asignado. Después de haber pensado en varios proyectos, descubrí que la única operación practicable era ir a buscar granos en la costa al norte del Callao. Esta parte del Perú es muy rica en productos: se podían hacer cargamentos de trigo y arroz en los puertos de San Pedro y Truxillo, al 40 por ciento por debajo del precio de Lima; pero tras muchas demoras, fue necesario abandonar este proyecto, cuya fácil ejecución prometía resultados satisfactorios, ya que el consulado se opuso firmemente a otorgar tal favor a un extranjero. Sin embargo, es tan cierto como extraordinario que una rama del comercio que proporcionaría tantas ventajas a la capital y a las provincias, estaba completamente por crearse y no empleaba en ese momento ni un solo cabotero.[9] Este hecho muestra el estado de atraso de la navegación y de las relaciones comerciales entre las diferentes partes del Perú, así como los celos ciegos del consulado de Lima hacia los extranjeros. Fue de la justicia del Virrey que obtuve la liberación gratuita de las especies proveniente del pago de armas.

Obligado a convertir el producto de la venta en mercancías del país, lo empleé principalmente en cobre; este artículo, a pesar del alto costo ocasionado por la suspensión de las comunicaciones con Chile, era casi el único que podíamos llevar a China, donde es extraordinariamente ventajoso. También llevé algunos artículos de intercambio para California y la costa noroeste de América. La mayor parte consistía en provisiones que, si no podían ser vendidas en el comercio, se convertirían en un recurso para la tripulación en el curso del viaje, que yo preveía que se prolongaría más allá de lo determinado en Francia.

Los informes de los balleneros, y del diario del capitán Porter, de la fragata americana *Essex*, me habían hecho conocer que se podía extraer madera de sándalo de las islas Marquesas de Mendoça, de las que los chinos hacen un gran consumo, me procuré cierta cantidad de dientes de ballena, que son muy buscados por los nativos de este archipiélago. Tenía planeado visitarlo durante la mala temporada, si no encontraba en otro lugar un mejor aprovechamiento para este tiempo.

Si bien el progreso de nuestros asuntos había sido fácil y rápido al principio, se volvió difícil y lento después de la venta del cargamento. Se necesitaron dos meses para fijar las tarifas, parte de las cuales, al no estar establecidos por los aranceles, debían ser determinados por expertos aduaneros. Para terminar con este tema, agregaré solamente

que fue sólo al final de este tiempo, y el día antes de nuestra partida, que vimos el fin de estas demoras desesperantes; nuevamente, esto fue efecto de la protección del Virrey, quien testificó su descontento y se dignó interponer su autoridad para acabar con dicha situación. Algunas personas querían encontrar la explicación de estas contrariedades en el armado de un barco destinado a California.

Me apresuré a presentar en seguida la tabla de los obstáculos que engañaban nuestras esperanzas, haciéndonos perder un tiempo precioso; vuelvo a mi diario, donde sólo he insertado algunos hechos y observaciones cuyas circunstancias pueden resultar de interés.[10]

El 3.- Conocí a don José Espinosa, comerciante, que había sido apresado por la fragata *La Ninfa* en 1812 viniendo de España en el barco *La Castilla*. Como las circunstancias no permitieron expedir esta captura, el comandante Leblond Plassan lo había liberado sin ejercer el rigor de los derechos que le otorgaban las leyes de la guerra. El señor Espinosa se complacía al recordar la conducta de este oficial, que se había ganado la estima y el agradecimiento de todos sus prisioneros. El conocimiento de este trato generoso ya había debilitado en Lima, antes de la paz, los resentimientos que sus habitantes compartían con la metrópoli contra Francia.

Fui a visitar la aduana, que ocupa un edificio muy grande, en forma de rectángulo, cerrando un gran patio. La multiplicidad de oficinas y el número de empleados me inspiraron un presentimiento desfavorable sobre la expedición de nuestros asuntos, que se hizo realidad demasiado bien.

Al entrar en una especie de caseta de vigilancia, creí ver una aparición de Henri IV en la persona de un montañés del interior que, aunque de edad bastante avanzada, todavía estaba lleno de vigor. Sus facciones, su barba gris, la expresión de su fisonomía, incluso su vestimenta; todo, excepto el lugar, se prestaba a la ilusión: uno podría haber dicho que veía

al más popular de los reyes, no en el esplendor del trono, sino tal como él mismo se pintó durante el sitio de Amiens, con su jubón agujereado en los codos.

El 7.- Salí a caminar por la margen izquierda del Rimac, donde se encuentra el arrabal de Malumbo, que se comunica con la ciudad por el puente del mismo nombre; es de piedra labrada y, aunque de construcción antigua, no parece haber sufrido daños.[11] El cauce del río es de ancho irregular; está dividido en varias ramas, que forman una infinidad de islotes pedregosos, de los cuales sólo unos pocos están cubiertos de vegetación. Este defecto, unido a la desnudez de la margen izquierda, cubierta de suciedad, hace desagradable el aspecto del río cerca de Malumbo. La orilla de este lado contrasta favorablemente con la otra: más arriba del suburbio está bordeada por largos callejones de gigantes naranjos, formando senderos que no

dejan nada que desear, salvo un poco de mantenimiento. En esta parte, la orilla se cubre con un muro de mampostería para evitar que el río erosione el terreno durante la época de grandes crecidas provocadas por el deshielo.

En el extremo oriental de estos paseos, que tienen una longitud de media legua, un catalán acababa de instalar baños fríos; las bañeras son palanganas excavadas en el suelo y de mampostería; tienen casi veinte pies de diámetro por tres de profundidad. Allí el agua se renueva continuamente por un pequeño canal que las atraviesa. Estos baños rústicos, donde hay que llevar su propia ropa, cuestan media piastra. Son menos frecuentados de lo que deberían ser, dado el calor del clima y la escasez de baños particulares.

Además de estos paseos (almeidas), existen otros más o menos perpendiculares al río, cruzando el arrabal. Una fuente que debería ser el adorno de estos paseos forma allí un cenagal, por la negligencia que se toma para proporcionar el desagüe adecuado para las aguas.

El 8.- El barco estadounidense *Sidney* fondeó en el Callao. Había venido de Baltimore en noventa y tres días. Su travesía había sido tan fácil como rápida; había tenido rizos en las gavias durante unas horas, y había contorneado las tierras Magallánicas en tres días, pasando a lo largo de la de los Estados.

El 11.- Fui al Callao con el Sr. Espinosa. Al enterarme a bordo que un ballenero que regresaba podía negociar algunos barriles de galletas que tenía a su disposición, los compré a cambio de brandy.

Había entonces en el Callao una competencia prodigiosa de extranjeros conformada por emigrantes de Chile y habitantes de Lima. En esta época, muchas familias acomodadas de la capital vienen a habitar el puerto, aunque la falta de todas las comodidades habituales, lo convierte en una estancia insostenible para hombres acostumbrados como nosotros a la dulzura de la vida europea.

Desprovisto de sombra y casi verde, el entorno no puede ofrecer ningún tipo de compensación. A excepción de los baños de mar, el Callao no tiene nada que pueda atraer a sus numerosos visitantes; pero reina en las relaciones de la sociedad una libertad que crea una diversión diferente a la vida de Lima. Las mujeres, que en esta ciudad apenas aparecen en público cubiertas por la saya y la manta,[12] salen aquí vestidas a la europea y con sombreros, una prenda que les queda bien. A menudo se organizan reuniones, en las que el ceremonial de la capital da paso al placer. Pasé una velada muy agradable en casa de la Sra. Abiles, en una gran reunión donde encontré la más afectuosa recepción. Esta familia, junto con algunas otras, estaban alojadas en el fuerte, cuya entrada y salida se toleraba hasta bien avanzada la noche.

12.- Regresé a Lima con el mismo compañero de viaje. El Sr. Espinosa me confirmó lo que ya había aprendido de los ladrones que infestan el camino, y de su conocida guarida; donde nunca se les

molesta; así que, rara vez nos permitimos viajar de noche. Hace apenas unos años, varios carros que se habían aventurado a salir del Callao una hora después del atardecer, fueron detenidos y asaltados, aunque viajaban juntos.

El 13.- Llegó el *Will*: era el único barco que salió de Valparaíso que aún faltaba. Varios, estando en peligro, se habían visto obligados a detenerse en Pisco, algunos incluso en la costa de Chile, para conseguir agua allí.

El capitán Heartley, que había venido a Perú sólo para reclamar su barco, no había esperado su arribo para tomar medidas: éstas prometían un feliz éxito; tuve la satisfacción de serle útil ante el Virrey: ya le había ofrecido un flete a razón de tres y medio por tonelada al mes (alrededor de 86 francos).

El 14.- Regresé al Callao, donde agregué a nuestras provisiones unos quintales de galleta que obtuve del *Rambler*, un ballenero inglés comandado por un capitán estadounidense.

El 23.- Por invitación del general Osorio, fui a ver el arsenal. Se encuentra cerca de las murallas de la ciudad y en la parte meridional. Tiene una fábrica de armas y una fundición que produce cañones hasta de calibre 24. Vi una pieza de montaña de 4, que pesaba 250 libras. Según una prueba que tuvo lugar en mi presencia, la realización de los artificios dejaba mucho que desear. El mantenimiento de este establecimiento anunciaba orden: las extraordinarias necesidades a las que se había visto obligado a atender en el curso de la guerra interna, lo habían agotado de armas de todo tipo. El general me aseguró que los fusiles que allí se fabricaban costaban 70 piastras (370 fr.). La paga de los obreros y capataces del taller variaba de 20 a 90 piastras por mes.

El general Osorio tenía gusto por su profesión y le gustaba cuidarla. Tenía una biblioteca militar compuesta en gran parte por las obras de nuestros autores. Inspiraba la confianza de las tropas y parecía tener toda la del Virrey. En su gobierno de Chile, había sabido aprovechar las lecciones de la experiencia, y mitigar, con sabia moderación, el despotismo y la dureza de los hábitos de los militares.[13]

El 24.- Fui a ver a la Sra. Montes, francesa, viuda de un empleado del gobierno en Guayaquil. Encontrándose sin fortuna, con varios hijos, había establecido una casa de educación que era muy estimada. Contaba entre sus alumnas a dos hijas del virrey.

El 27.- La corbeta *La Veloz Passagera* y el bergantín *La Venezuela*, teniendo bajo su convoy tres transportes cargados con tropas y municiones de guerra, zarparon hacia Talcahuano. Este lugar, que había servido como lugar de armas al general Osorio en 1814, era, con Valdivia, lo único que les quedaba a los españoles en Chile.

El 29.- *El Kutusoff*, barco de la compañía rusa de América, ancló en el Callao. Había salido de Cronstadt junto con el *Suwaroff*, del que había sido separado por el mal tiempo al pasar el cabo de Hornos.

El 30.- *El Flying fish*, del Capitán Fitch, un barco estadounidense enviado a cazar lobos marinos, salió para seguir su travesía. Iba a visitar los destacamentos que había establecido en varios puntos de la costa y en los islotes adyacentes, para recoger los productos de su caza, y establecer nuevos puestos.

Esta rama de la industria marítima, además del mantenimiento del barco y las provisiones, requiere sólo utensilios de escaso valor, sin costo de tripulación, ya que todos trabajan a base de participación en las ganancias. Ha sido una fuente de riqueza para muchos armadores ingleses y estadounidenses. Desde hace treinta años, estos últimos especialmente se han comprometido con ardor y éxito en esta caza, así como a la de elefantes y leones marinos, cuya grasa y dientes son más buscados que el resto. Esto resultó en una despoblación significativa de estas especies. Los lobos marinos en particular, sólo se encuentran en grandes cantidades en lugares recientemente conocidos. A veces, el descubrimiento de una roca se convierte en una mina de oro para el afortunado explorador. Tal es el espíritu emprendedor y la actividad de estos marineros acostumbrados a afrontar peligros y fatigas, que se ha visto a un norteamericano dejar un destacamento de su tripulación en las Islas Malvinas, doblar el Cabo de Hornos, subir 94 grados norte y colocar un segundo sobre las rocas frente al puerto de San Francisco en California, a 2.500 leguas del otro; luego volver a cruzar el cabo con unos pocos hombres, recoger sus destacamentos y el producto de su caza, para hacer un cargamento en China hacia Estados Unidos. Varios capitanes balleneros también habían realizado estos viajes. Noté a bordo de los barcos de ambas naciones involucradas en estas diversas expediciones, la actividad, el espíritu de orden y la economía, así como el doble talento de aprovechar todo y abastecer todo. La habilidad de sus carpinteros también me llamó la atención.

El 30.- Por la noche, que fue Domingo de Ramos, se celebró la procesión del burro (procesión del borriquito), ceremonia grotesca y ridícula; indigna de la gravedad castellana, y sobre todo de la majestuosidad de nuestra religión: atrajo, como se puede suponer, una inmensa concurrencia de gente, tanto de la capital como de los alrededores. Al regresar del Callao, al caer la tarde, encontré el camino cubierto por una cabalgata de negros y gente de color, empujando sus caballos a todo galope y lanzando gritos de alegría. El alegre anhelo de esta multitud, la singularidad de los trajes y los arneses, formaban un cuadro pintoresco que quedaba oscurecido por una espesa nube de polvo. Varias mujeres, que no se quedaban atrás de los hombres en audacia, también participaban en esta marcha.

El 2 de abril. - Visité la Casa de la Moneda con un jefe de la administración. Según me ha permitido juzgar una inspección superficial, todo en este establecimiento es a gran escala y responde a su importancia. En el transcurso del año 1815, se habían acuñado cerca de seis millones de piastras en efectivo, y poco más de cinco millones sólo en 1816. La propiedad de las minas y su explotación está en manos de particulares, como en todas las colonias españolas; pero éstas nunca han sido fuente de fortunas tan colosales como las de México, cuyo producto es cuatro veces mayor.

Desde hacía algún tiempo, se realizaron grandes esfuerzos para recuperar las minas de Pasco, en las que las inundaciones y deslizamientos de tierra habían obligado a suspender su explotación. El Sr. Abadia estaba a la cabeza de esta empresa; los trabajos eran dirigidos por un ingeniero inglés, que había introducido allí el uso de bombas de fuego: ya habían provocado enormes gastos, de los cuales una parte solamente había sido cubierta.

El 5.- Llega un batallón del regimiento de infantería don Carlos. Tras cruzar el istmo, estas tropas fueron transportadas desde Panamá hasta Paíta, de donde habían llegado por tierra. El Virrey, con un séquito brillante, fue a recibir este refuerzo más allá de Malumbo. Una numerosa población, que incluía a la más destacable de la ciudad, también fue a recibirlos. El clima era caluroso y el polvo sofocante: en el suburbio, que es de considerable extensión, no había café ni posada donde se pudiera tomar el más mínimo refrigerio. Este batallón, que no estaba completo, estaba bien mantenido, y los hombres no parecían haber sufrido el viaje, cuya duración, tanto por mar como por tierra, había sido de varios meses.

Por la tarde, la alegría pública, anticipando la solemnidad del día siguiente (la fiesta de la Pascua), comenzó a manifestarse. Una multitud compuesta de todos los estratos de la sociedad se esparció por las plazas y las calles principales de Lima; especialmente la gran plaza estaba llena de españoles, peruanos, mestizos y negros. Las tiendas, los puestos y las mesas allí instaladas estuvieron ocupadas hasta muy tarde por una población numerosa, compuesta en su mayor parte por las últimas clases del pueblo, que consumieron gran cantidad de refrigerios y frutas, y sobre todo de carne, vino y brandy. Me sorprendió la frialdad y la taciturnidad que reinaba en esta reunión festiva (noche buena); porque, exceptuando la explosión de algunos petardos, una de nuestras fiestas pueblerinas habría sido más ruidosa. Apenas se escuchaban algunos cánticos monótonos y, de vez en cuando, unos cuantos gritos emitidos por individuos de raza africana.

Los españoles, que entre los europeos se distinguen por su sobriedad, no transmitieron esta virtud a las razas subyugadas o transportadas por ellos al Nuevo Mundo: al contrario, la

descendencia de los conquistadores que la fortuna ha confundido en la masa de la población no es menos intemperante que los indios; incluso hay mujeres que no están exentas de este vicio, tan odioso por su contraste con los deberes de su sexo. En la emoción que les provoca el uso de bebidas fuertes, ellas se entregan con furia a danzas obscenas hasta que, agotadas sus fuerzas, caen de un estado de embriaguez a otro de aniquilamiento, que no es menos repugnante que el primero.

Los días 6 y 7.- La fiesta de la Pascua se celebró con mucha pompa, y los espectáculos públicos, suspendidos por la Cuaresma, reanudaron su curso. Por la noche se reabrió el espectáculo; dieron el *Barón de Trenck*, una tragedia lamentablemente escrita y mal interpretada, luego una ópera cómica y una farsa un poco menos insoportables. Artistas europeos interpretaron boleros durante los intermedios, pero de una forma muy inferior a lo que había visto en las reuniones particulares del Callao. Dos actores mostraron cierto talento; ninguna de las actrices, de las cuales dos o tres eran criollas, mereció el mismo elogio. La orquesta no era mejor que el resto y, además, no era tan numerosa.

El auditorio está decorado de una manera simple y fresca, y se vería bien si no estuviera mal iluminado. Si exceptuamos el palco del Virrey y algunos otros más o menos decorados, el conjunto responde a los teatros de nuestros pueblos de segundo orden. La conducta observada del público limeño podría servir de modelo en muchas de nuestras regiones del sur. Hay que decir, sin embargo, que los habitantes de todas las clases se dedican a un uso que repugna a nuestras ideas de decoro. Tan pronto como se baja el telón, se escucha un clic de encendedores; cada boca, hasta la más bonita, está armada con un cigarro y, en medio de la nube de humo que se eleva por todos lados, sólo se puede distinguir de un lado a otro de la sala por la luz de los encendedores. El patio, dos hileras de palcos cerrados y un gran anfiteatro reservado para las mujeres de la ciudad, puede recibir unos mil

doscientos espectadores, todos sentados. Este edificio, construido en madera y ubicado al final de un patio, no tiene entrada ni nada en el exterior que anuncie un edificio público.

La avenida del Callao se convirtió en un pequeño Longchamps, donde se reúnen la mayor parte de los carruajes de Lima: sólo unos pocos eran a cuatro ruedas; el mayor número era cabriolas del tipo de los balancines de alquiler. Ambos estaban generalmente bien decorados, pero groseramente construidos. Los *attelages* eran bastante agradables, pero mal arreglados y pesadamente adornados. El precio de los caballos es menos de la mitad que en Europa; en cambio, los carros y los arneses son tres veces más caros. Se puede detener en los circos que cortan la avenida para ver desfilar a los carruajes; pero,

aunque el clima y el frescor de la sombra invitaban a caminar, muy poca gente se bajó de los coches.

El 10.- *El Suvaroff* arriba al Callao, al igual que el español *Todos los Santos*, que vino de Cádiz en ciento diecisiete días.

13.- El regimiento peruano de Figo, de tres batallones, se incorporó al de la infantería don Carlos, que así se incrementó a cinco batallones, unos 3500 hombres. Este cuerpo no ganó tanto en fuerza real como en número, pues estos peruanos no tenían mucha experiencia ni entrenamiento y, además, tenían poca disposición militar.

El barco *Sant-Antonio* llegó desde Cádiz. Entre los pasajeros se encontraba don Félix Dolaberiaga Blanco, quien venía a cumplir las funciones de segundo factor de la Compañía de Filipinas en Lima, un lugar sin utilidad, excepto para quien lo ocupa. El gran número de empleados superfluos, y los abusos que se han introducido en la gestión de los negocios, hacen que los beneficios que la compañía debería proporcionar a los accionistas sean casi nulos, a pesar del monopolio del comercio con China y las Indias que la Compañía de Filipinas disfruta en las colonias españolas.

El 21 - La primera corrida de toros conmovió, por así decirlo, a la ciudad y atrajo a una inmensa multitud de espectadores de ambos sexos, de todas las edades y de todas las clases. Había podido juzgar, desde el día anterior, la importancia que se le da a estas representaciones por el afán con el que nos dirigimos a la arena, que acababa de ser abierta al público. Estimé que el anfiteatro contenía diez mil personas sentadas.

Me aseguraron que existían diferencias bastante marcadas entre las corridas de toros de Perú y las de España, donde estos animales son, además, más feroces. Entre las diversas formas de darles muerte, varias exigen tanto sangre fría como destreza; pero la mayoría de estas escenas sangrientas me hicieron sentir sólo sensaciones dolorosas.

Se podría creer que esta costumbre no se habría originado en la capital del Perú; pero, importada por los conquistadores que fueron sus fundadores y los primeros habitantes, se ha propagado entre sus descendientes; y a pesar de la influencia del clima más suave y uniforme de la tierra, este espectáculo sanguinario se ha convertido en el entretenimiento favorito de un pueblo notable por su dulzura. No menos nos llama la atención la imparcialidad con la que se reparten los aplausos a todos los combatientes, hombres o toros, según las hazañas de cada uno. Rara vez ocurren accidentes graves. Me pareció que los blancos formaban apenas la décima parte de los espectadores.

Los criollos de las clases bajas, especialmente los de sangre africana (zambos), muestran un interés singular por todo lo relacionado con estas luchas. Lo convierten en el tema favorito de sus conversaciones; y como las diversas razas que componen la población, incluso los

indios, están llamadas a participar en ella, cada uno se enorgullece de citar a los que se han distinguido en su grupo. Tengo fundamento para creer que los éxitos obtenidos en la arena por los criollos, han contribuido a socavar el predominio hereditario de los castellanos en la opinión pública, mediante comparaciones que elevan a los americanos a su altura.

Las peleas de gallos también son muy populares en Lima, y dan lugar a apuestas considerables. Este entretenimiento se realiza dos veces por semana, además de domingos y días festivos, en un edificio público destinado a este espectáculo desde 1762, a fin de prevenir las molestias y los desórdenes que resultan de él en muchas casas particulares.

El 26.- Un barco procedente de Talcaguano fondeó en Callao. Traía noticias satisfactorias sobre el estado de ese puesto, donde se había retirado el brigadier Ordóñez después de haber evacuado Concepción, cuando se acercaron las fuerzas superiores de los insurgentes. Se había fortificado en la península, y había reunido abundancia de grano y ganado en esta posición, que, además, estaba protegida en la costa del mar por la pequeña división que los españoles tenían en estas zonas, y que era de una defensa fácil.

El 28.- Llegó un barco español procedente de Europa. Se había presentado para fondear en Valparaíso, pero el afán que se había mostrado por enviar botes contra él lo había salvado al hacerle sentir los peligros cuya causa desconocía.

El 30.- Fui a visitar el depósito hidrográfico. Este repertorio es poco considerable en cuanto al número de cartas que contiene, pero allí se encuentran las mejores que se tienen del Mar del Sur, así como un interesante material manuscrito. Su director es don Andrés Baleata, un oficial de marina, bastante instruido. Me proporcionó con mucha amabilidad la posición de varios puntos recientemente determinados en el Gran Océano.

1 de mayo. - Los negocios me llamaron al Callao. Cenamos a bordo con el Capitán Best, del ballenero inglés *Condesa de Morley*, que llegó el día anterior. Este barco, que pertenecía a Plymouth, era el primero, y hasta entonces el único de su nación, destinado para esta pesca, que había sido habilitado fuera del puerto de Londres. En el año transcurrido desde su partida, sólo había tenido un descanso de ocho días. El escorbuto comenzaba a mostrarse entre su tripulación, pero solamente un hombre estaba fuera de servicio. La gran cantidad de agua que estos buques pueden aprovisionarse al inicio de su viaje, en los barriles destinados a recibir el aceite, les permite realizar tan largas travesías. Sus marineros, por así decir, naturalizados en el mar desde su niñez, soportan fácilmente esta serie de privaciones y fatigas que abatirían a hombres menos familiarizados con la vida y el trabajo a bordo.

En la tripulación de este barco había dieciocho novatos (aprendices), pertenecientes a familias adineradas, muchos de los cuales habían sido guardias marinos (*midshipman*). De éstos, varios no habían renunciado a sus carreras militares, sino que tenían la intención de volver al servicio tan pronto como pudieran ser empleados. Como todos los extranjeros, estos jóvenes compartían todo el trabajo a bordo con los marineros: el capitán Best los elogió mucho por su buena voluntad y su docilidad, y sobre todo por el entusiasmo sostenido que demostraron en el arduo servicio de los barcos. Un maestro, contratado a expensas de sus padres, completaba la educación de estos alumnos, dándoles los elementos del conocimiento teórico de su estado, así como la instrucción moral y religiosa necesaria para hacerlos buenos ciudadanos. Los domingos, cuando las circunstancias lo permitían, el maestro ofrecía oraciones según el ritual anglicano, frente a la tripulación. *¡Voilà, una escuela naval!*[14]

El 3.- Realicé un paseo a caballo con algunas personas hasta el pueblo de Miraflores, ubicado cerca del mar a unas tres leguas al sur de Lima. El camino, que no es más que una ruta realizada en un páramo, tiene frecuentes ramificaciones; está cubierto de un polvo fino extremadamente incómodo. El suelo, como por todo el país, es llano desde la costa hasta el pie de las montañas, cuya cadena paralela rara vez extiende sus ramificaciones hacia el mar. La campiña es de una fertilidad que la más pequeña agricultura se desarrolla con la energía peculiar de las regiones equinociales. Encontramos entre otras, una rica plantación de olivos, cuyo aceite se estima casi igual al de España. También hay varios ingenios azucareros. Las tierras cultivadas, que, al igual que las viviendas, se acercan más a medida que uno se aleja de la ciudad, están rodeadas por muros de tierra. Entre estas construcciones, que por ser de la misma naturaleza que el terreno, se distinguen únicamente por su relieve, encontramos muchas ruinas que datan de los antiguos peruanos. La extensión y elevación de estos restos es testimonio suficiente de la grandeza de esta nación, y la mayoría de estos vestigios conservan algo de su imponente grandeza. Dos o tres me parecieron haber pertenecido a acueductos: se sabe que estos pueblos tenían el talento para llevar agua desde las alturas a grandes distancias; y que, mediante su sistema de riego, se les había dado la agricultura en un grado muy superior que en el presente.

Varios puntos de la costa están salpicados de ruinas: las más notables se sitúan frente a los islotes de Pachacamac. Encontramos entre otras, en esta parte, a las que los indios tenían una veneración supersticiosa, los restos de un vasto templo dedicado al sol. Todos estos edificios, así como los más modernos, están contruidos con ladrillos de barro o en adobe, que parecen formar una sola masa de

cada muro: estas frágiles construcciones, que, bajo otro cielo, se habrían arruinado por las variaciones y el mal tiempo de las estaciones, todavía cubren el Perú después de varios siglos, y atestiguan tanto la suavidad y singularidad del clima como la industria de sus antiguos habitantes.

Miraflores tiene muchas casas de un exterior agradable y cuidado; pero, como pertenecen en su mayoría a habitantes de la capital, varias de estas casas no estaban habitadas, lo que le daba un aire desértico a este pueblo. Los jardines, que en verdad sólo vi de pasada, me parecieron muy inferiores a su reputación. Los alrededores no son más agradables que el resto del distrito que hemos recorrido. La costa, que está a media legua de distancia, está cortada en un acantilado de ciento cincuenta pies de altura, formado por una inmensa cantidad de guijarros y una pequeña porción de tierra ligera y arenosa: esta misma tierra forma la superficie, pero a una profundidad de pocas pulgadas. Debajo de esta capa hay tanto salitre que forma, por así decirlo, una segunda capa adherida a las piedras. Un terreno así es fácil de desestabilizar; así, los temblores de tierra provocan espantosos desprendimientos de rocas, determinados en parte por el repetido choque de las olas, que rompen con terrible violencia al pie del acantilado, cuya base probablemente se compone de los mismos materiales que la cima. El mar, durante estos fenómenos, siempre participa en la agitación de la tierra, y en esta singular circunstancia desmiente el nombre de Pacífico, que le merece su tranquilidad habitual entre los 30 grados sur y los 5 grados norte.

Desde el borde del acantilado, la vista domina sobre una vasta extensión de mar, cuya superficie, siempre tranquila, se funde en la distancia con el horizonte; a la derecha y a la izquierda asoma una colina alta y empinada, cuyo desarrollo forma una inmensa media luna; el Morro Solar, la isla de San Lorenzo, las rocas de Palominos y el bello pueblo de Lurín, fueron los puntos de vista más llamativos de un magnífico cuadro que el sol iluminó con sus últimos rayos. Con la impresión que causaba el espectáculo de una gran naturaleza, la pompa y el esplendor del sol peruano, las ruinas de sus templos, todo contribuyó a recordarme a un pueblo amable y desafortunado, que antaño, venía desde lo alto de estos acantilados, con tal sentimiento religioso, a contemplar la inmersión del sol en el océano.

El 9.- Al tener a tripulación poca ocupación en esta época, se envió un bote a la isla de San-Lorenzo, para agarrar lobos marinos, en concierto con una de las embarcaciones del *Sidney*, comandada por su segundo, quien tenía conocimiento sobre esta caza. Nuestra canoa regresó por la noche con una treintena de pieles, pero la mayoría de ellas pequeñas y todas desprovistas de pelo, o cubiertas de pelo áspero, como es habitual en los climas cálidos, donde las pieles de focas son generalmente mucho menos preciosas que en las altas latitudes.

El 10.- Llegó al Callao el ballenero inglés *Zéphir*; había perdido, cerca de Pisco, a su capitán y tres hombres, muertos por una ballena que había destrozado su embarcación. El resto de marineros que la tripulaban habían sido rescatados por otros botes. Este navío anunció la aparición de buques insurgentes; pero este rumor, así como varios del mismo tipo que circularon durante nuestra estancia, no fue confirmado.

El 11.- El Virrey se trasladó al Callao: se redobló la guardia en el Fuerte Réal-Felipe, y se hicieron varias disposiciones para la seguridad de este lugar y de las prisiones. Dieron como causa de estas medidas, las inteligencias descubiertas entre los detenidos y los descontentos de Lima.

El 15.- El ballenero inglés *Le Waren*, que sólo llevaba veinticuatro días en el mar, ancló en el puerto. Afirmó tener conocimiento de tres barcos desconocidos, y haber encontrado a otro ballenero que se había comunicado con una goleta insurgente. No habiendo querido el capitán Péry entregar sus documentos, fue obligado a zarpar al día siguiente. El gobierno, receloso por las circunstancias, intimó que se diera la misma orden a todos los balleneros. Pero por la forma en que se llevó a cabo esta disposición, sólo aceleró su partida.

El 17.- Los dos barcos rusos estaban a punto de partir. Fui a ver a bordo al Sr. Hagemeister, teniente-capitán (capitán de fragata) de la marina imperial, que comandaba. Yo había cultivado la amistad de este distinguido oficial, quien había mostrado un sincero deseo de serme útil. A la información que me dio sobre la costa noroeste, y en particular sobre los establecimientos de su nación, adjuntó, una carta para el gobernador Baranoff. Lo que me había enseñado de esas regiones me hizo presagiar poco éxito en esas partes, a causa de una mala elección de nuestros objetos de intercambio; pero ése era el objetivo principal de nuestra expedición, según las instrucciones de las que no estaba autorizado a apartarme.

Luego subí a bordo de *La Presidenta*, que estaba comandado por el Sr. Martínez (hijo), y pertenecía a su padre. Esta nave, de unas quinientas toneladas, provenía de los astilleros de Guayaquil, y era de sólida construcción, pero poco cuidada en su ejecución. Sus mástiles fueron fabricados con madera local que no son iguales a las nuestras, que son superiores para la construcción. *La Presidenta* había venido con un cargamento de cacao, y como este artículo era demasiado caro, esperábamos usarlo sólo después de algunos viajes. No supe cuál había sido el costo para construir y equipar este barco: los costos son muy considerables en Guayaquil. Un armador me aseguró que un barco de seiscientas toneladas, completamente armado, le había costado 98.000 piastras.

El 19.- El Virrey recibió pública felicitación por las nuevas muestras de satisfacción que le acababa de otorgar su soberano. Los distintos cuerpos enviaron una delegación para arengarlo.

Hubo corrida de toros, fuegos artificiales y espectáculo por la noche. El público recibió con risas y murmullos de desaprobación al actor que interpretaba el papel del inglés, que hace alarde de la generosidad de su nación en *La moscovita sensible*, obra que los españoles nos han tomado prestada.

Me habían hecho propuestas para regresar de California a Perú con una carga. Este proyecto me convenía mucho más, aunque su ejecución me habría ocupado demasiado tiempo para permitirme llegar a las Islas Marquesas, donde tenía la intención de pasar el invierno. Era necesario renunciar a esta operación; a la que un armamento que se estaba preparando para California vino a poner un obstáculo insuperable.

Los 24-25.- Me reuní para cenar a bordo del *Bordelais* con las personas de quienes habíamos recibido atenciones, entre ellos don Antonio Monet, coronel del regimiento Infante Don Carlos; su teniente coronel Don Primo Ribera; el lugarteniente de navío don Eugenio Cortés, y varios oficiales de ambas armas, que nos habían recibido como compañeros. Esta comida fue interrumpida por un accidente que le sucedió a uno de nuestros cargadores de armas, quien, por su imprudencia, tuvo ambas manos mutiladas. Los españoles, a los que les gusta quemar pólvora, saludaban en todo momento en la rada, y yo me había sentido obligado a adaptarme a su costumbre en esta circunstancia. Este lamentable suceso dio lugar a que nuestros invitados manifestaran los sentimientos de la más tierna humanidad. El coronel y don Primo me solicitaron que llevara a la persona herida al hospital Saint-André con los enfermos del regimiento, y al día siguiente enviaron un grupo de trabajo para trasladarlo allí, con el fin de evitarle las incomodidades y molestias del transporte en carro.

El 27.- Fui con don Primo al hospital Saint-André; nos encontramos al coronel que regresaba. El estado de los heridos era tan satisfactorio como cabía esperar. Estos caballeros ya habían tomado todas las medidas para asegurarse de que recibiera la atención que su situación requería. El Sr. Dolaberiaga también mostró un gran interés por nuestro marineroy, junto con su colega, prometió procurarle un pasaje a Europa tan pronto como su salud pudiera soportar este viaje.

El hospital Saint-André pertenece a la ciudad, y también es utilizado por tropas de voluntarios. Los médicos que están adscritos a él son de gran mérito. Las camas están en dos filas una encima de la otra, en medio de una galería que domina el perímetro. Los de abajo están encerrados en una alcoba al aire libre. Me parecía que en este hospicio no se cuidaba tan escrupulosamente la limpieza como en nuestros establecimientos de este tipo.

El 28.- Habiendo fijado finalmente la aduana los aranceles, tuve la tardía satisfacción de terminar mis asuntos y poder continuar mi viaje. Hice mis visitas de despedida.

El 29.- Dejé en manos del mayordomo del hospital la suma necesaria para el tratamiento de los pacientes que allí internamos. El estado del nuestro siguió dando lugar a esperanzas que no se cumplieron.[15] El coronel Monet me reiteró de la manera más cordial las promesas que me había hecho en favor de este desafortunado, y los cuidados que le prodigaban ya me garantizaban su cumplimiento. Luego me despedí del señor Pereyra, quien no había querido que me alojara en otro lugar que no fuera en su casa durante toda mi estadía en Lima, y quien me había prestado toda clase de buenos oficios.

Finalmente partí a la una y media hacia el Callao. Faltaba aún someterse a la inspección de la Aduana, procurar la reposición de las pérdidas que acababa de experimentar la tripulación por la deserción de cinco hombres, además del que perdimos por el accidente del 24, y otros diversos asuntos que, en otras circunstancias, me habrían hecho posponer la partida para el día siguiente. Pero, temiendo que el más mínimo retraso diera lugar a nuevas deserciones, tomé medidas para acabar rápidamente con los asuntos en la Aduana. Embarqué a cuatro marineros procedentes de los balleneros y a un grumete español.

Nos procuramos, a un precio cuatro veces mayor que en Francia, una cuerda para completar una red de abordaje, un artículo esencial en la costa noroeste, y del que no nos habíamos provisto.

A las 7 en punto levantamos la última ancla, y zarpamos con la brisa habitual del sudeste. En cuanto salí del fondeadero, me dirigí para terminar con el duplicado de los despachos, el tercer envío desde Perú, que debía remitir al Sr. Salis. Yo había consentido el desembarco de este oficial, ya que el estado de su salud no muy robusto, que ya había sido motivo de preocupación durante el transcurso de la travesía por Europa, no le permitió continuar la campaña. Él se volvería con el capitán Heatley, quien había recuperado la posesión de su barco y había encontrado un flete ventajoso para Burdeos. Este viaje, obstaculizado por diversos percances, no se realizó.

A las nueve y media, el Sr. Salis recibió el paquete que contenía, además de mis cartas para el Sr. Balguerie, para mi familia y algunos amigos, las de los oficiales y de varios hombres del barco. Tan pronto como se despidió, zarpamos a toda vela.

Antes de perder de vista las costas del Perú, relataré un pequeño número de observaciones que me han parecido merecer cierto interés sobre el país en general y, principalmente, sobre la capital.

El Perú[16] ofrecería una inmensa salida para nuestro comercio, si este fuera libre allí; pero aún en el estado en que encontramos las cosas en 1817 (es decir, bajo el régimen de leyes restrictivas), el consumo de

los productos de nuestra industria ya era considerable, haciéndolos entrar en gran parte los españoles en la composición de sus cargamentos.[17]

Los productos franceses que prometen más beneficios son las sedas (nos asombró la cantidad de las que vimos expuestas en todos los lugares de venta), las telas, los paños, los vinos y los artículos de moda. Los de exportación son el cacao, el cobre, la kina, las lanas comunes y la de vicuña, y pieles de chinchilla. La cochinilla podría convertirse en una rama importante del comercio si quisiéramos cuidarla.

En todos los aspectos del comercio, España estaba lejos de derivar del Perú las ventajas que tan rica posesión podía proporcionarle. Los productos de la metrópoli que recibía este país eran los vinos, aceite, hierros, ciertas clases de sedas y algunos otros objetos de menor importancia. El resto de los cargamentos provenía del exterior. Francia proporcionaba sábanas, linos, sedas, las modas, etc.; Inglaterra, los artículos de mercería y ferretería, además de varios tejidos de lana. Además de la considerable cantidad de productos ingleses transportados por los barcos de España, el Perú recibía mucho de Jamaica a través de Panamá. Una gran variedad de productos, incluidos tejidos de algodón, luego de haber atravesar el istmo, eran transportadas al Callao por vapores de marcha adaptados a esta navegación. Personas bien informadas me han asegurado que las sumas que este costoso comercio hacía del Perú, desde los disturbios, ascendían a 2 millones de piastras al año. Los barcos destinados a mantener estas comunicaciones en los dos mares, ofrecían cada dos meses un pasaje rápido y seguro a los viajeros y a los despachos que, por Jamaica, podían llegar fácilmente en menos de tres meses desde Perú a Europa.

En tiempos de tranquilidad, el Perú abastecía a Chile con azúcares, cacao y algunos otros artículos de menor valor. Recibía a cambio cereales, sebo, cobre y carnes secas (tasajo). Este comercio estaba suspendido desde 1817. Este estado de cosas fue más lamentable para Chile que para el Perú, que puede obtener fácilmente trigo de su suelo, cuyo consumo es considerable sólo entre los españoles europeos. Durante la primera insurrección de Chile, habiendo asegurado el gobierno a los propietarios la venta de su trigo a un precio considerable, permitió a Perú prescindir de los cereales extranjeros durante el poco tiempo que duró la suspensión de las comunicaciones: pero el gobierno, inmediatamente después de la sumisión de Chile, revocó sus promesas, y los propietarios suspendieron sus cultivos; así se encontró nuevamente sin suministros durante la segunda insurrección.

Los problemas de la revolución habían interrumpido las comunicaciones entre Perú y México, que siempre han sido poco frecuentes. La independencia de estos países debería darles más

actividad de la que han tenido hasta ahora. Según buena información, la última expedición, en 1811, al puerto de Saint-Blas, consistió en azúcar, cacao, vinos, algodón y frutos secos. Por esta vía, los cargamentos son de venta prolongada, ya que deben ser transportados en mula hasta Guadalajara, ochenta leguas hacia el interior.

La caza de ballenas encontraría grandes beneficios, si la pereza nacional nos permitiera emprender esta lucrativa pero dolorosa explotación. Dado el carácter de los peruanos, nada se debe esperar de la emancipación en este aspecto. Quizás en ningún otro mar, las ballenas sean tan abundantes como en la costa de Perú, y en alta mar hasta las Galápagos. El cachalote, que proporciona la materia llamada *sperma-ceti* o *blanco de ballena*, se encuentra en las cercanías de estas islas en mayor número que en cualquier otro lugar; por ello, son frecuentados por muchos balleneros estadounidenses e ingleses. Vimos una veintena de ellos en el Callao, donde venían a refrescarse, siendo este puerto el único abierto para ellos en estos momentos.

La rada del Callao, que sirve de puerto a Lima, ofrece por su ubicación un excelente fondeadero, en una espaciosa bahía, abierta al norte solamente. En una costa donde se desconoce el mal tiempo, se tienen todas las garantías y comodidades que se encuentran en otros lugares de puertos cerrados. El agua se obtiene convenientemente de un conducto en el lado este del muelle. Se desembarca habitualmente del mismo lado de esta obra, a la que, durante nuestra estancia, se le estaban realizando reparaciones que parecían no iban a ser terminadas pronto. La rada está defendida al oeste por el Fuerte Réal-Felipe y la batería del arsenal, y al este por una importante obra de reciente construcción, denominada *Fuerte San-Fernando*. Cuando se teme a un enemigo, todos los barcos se reúnen en la parte de la rada comprendida los fuertes. Los extremos de este fondeadero están bastante bien protegidos; pero hacia el mar abierto la defensa es lejana, la distancia de fuego es muy grande, y las baterías se establecen en líneas casi paralelas. Ellas reunieron en 1817 unos sesenta cañones.

El Fort Réal-Felipe es un pentágono regular de unas 160 toesas del lado exterior; tiene un foso seco con escarpa y contraescarpa, sin otro exterior que el camino cubierto. Los dos bastiones que dominan el puerto están coronados por caballetes; los flancos son rectos y sin defensas casamatas. Todas las obras estaban en buen estado. El interior contiene una iglesia, cuarteles, almacenes, y prisiones en las que había entonces trescientos o cuatrocientos detenidos. Varios de estos edificios cuentan con bóvedas a prueba de balas. Este lugar tiene el gran defecto de no estar bien abastecido de agua, siendo la de los pozos insalubre a la larga.

El Callao tiene un apostadero o pequeño departamento de la Marina: lo comandaba don Antonio Vacaro, capitán de navío, oficial generalmente querido y estimado. El arsenal, del que era director don

Eugenio Cortés, es pequeño, pero bien cuidado; en ese momento, estaba mal abastecido. Las fuerzas navales se componían de una fragata, una corbeta, tres *bricks* y cuatro cañoneras: también había tres grandes transportes armados.

Es asombroso que el nuevo Callao, construido en parte sobre las ruinas del antiguo, no se construyera siguiendo un plan regular. Encontramos allí calles estrechas, angulosas que no forman escuadra con las principales. Aparte de la ventaja de su posición, que lo convierte en intermediario del comercio de Lima, el Callao no tiene nada que lo recomiende o que pueda hacer soportable la estadía de un extranjero acostumbrado a las comodidades que se encuentran en casi todas partes de nuestra Europa. La mejor posada no vale lo que nuestras tabernas rurales; allí hay alimentos, pero no hay camas, y en todos los apartamentos reina una inmundicia repugnante, que además están infectados con los insectos más molestos. Las provisiones son excesivamente caras, especialmente el pan, que se trae de Lima o Bella-Vista; porque aún no se le ha dado al Callao tener una panadería. Tiene unas cuatrocientas casas, muchas de las cuales solo tienen planta baja.

Las fortificaciones de la ciudad de Lima sólo sirven de resguardo: consisten en un original recinto abastionado, cuyo frente solamente tiene un pequeño foso seco sin contraescarpa ni camino cubierto. Se han construido bastante buenas murallas en los flancos y en algunas caras; los parapetos sólo se elevan hasta la altura de apoyo del antebrazo. Hay barbetas en los ángulos del hombro, así como en varios salientes. Estas obras se encuentran a unos quince pies del mando sobre el campo, cuya superficie es un plano casi perfecto: están revestidas de ladrillos o de barro que sirve en un país donde casi nunca llueve. Los lados exteriores miden unas ciento cincuenta brazas. La línea de defensa es casi por todas partes fija, sin salientes obtusos, según el antiguo sistema español. Estas obras, de cuatro o cinco millas de desarrollo, cubren la ciudad en las partes sur, este y oeste. El lado norte sólo está defendido por el río, que es casi siempre vadeable, y cuyo cauce es ancho, pedregoso y encajonado; finalmente, el puente y el arrabal de Malembo, a donde conduce, no tienen defensa.

Las tropas estaban bien cuidadas, al menos las que vi; a todos los empleados civiles y militares se les pagaba puntualmente. Habiendo aumentado enormemente los gastos desde los disturbios, fue necesario aumentar los aranceles y los impuestos; pero las nuevas cargas pesaban casi por completo sobre el comercio: en circunstancias críticas, el clero había aportado sumas considerables.

La población de Lima ronda las ochenta mil almas, de las que no creo que los españoles europeos constituyan más de la vigésima parte; el número de criollos blancos es mucho mayor; el de los esclavos africanos puede igualar a los otros dos juntos: son generalmente

tratados con gran dulzura; la suerte de los del campo es más desafortunada, me han asegurado. El resto de los habitantes lo forman personas de color de todas las tonalidades, mezcladas con sangre española, africana y peruanos autóctonos, e infinitamente cruzados.

El odio que los criollos manifestaban hacia los españoles, desde la época de Frezier, no ha hecho más que aumentar con el crecimiento de la población. Los acontecimientos que siguieron a los intentos de Napoleón sobre la independencia de España, la marcha adoptada por las Cortes, y el actual sistema de gobierno, dieron una nueva fuerza a este sentimiento casi generalizado entre los criollos. El ejemplo de las provincias del Plata, y los últimos acontecimientos de Chile, han aumentado su sed de independencia y la esperanza de satisfacerla; pero, por más vivo que sea su amor por la libertad, el pueblo peruano tiene muy poca energía para emprender por sí mismo un gran movimiento capaz de acelerar el cumplimiento de sus deseos, y parece obligado a permanecer sumiso mientras las tropas reales puedan impedir que las fuerzas de Buenos Aires penetren al interior.[18] Además, pocos pueblos gozan de una aparente felicidad que la del Perú, a juzgar por la capital. Obtienen fácilmente alimentos sanos y abundantes; están bien vestidos para el clima, y tienen mucho tiempo para dedicarse a los placeres que aman; su apariencia refleja bienestar: pagan muy pocos impuestos, que pesan principalmente sobre las grandes propiedades y sobre el comercio. Los numerosos abusos de una mala administración son, en verdad, un obstáculo para la felicidad de los peruanos; pero estos abusos son de la naturaleza de los producidos más por debilidad que por la opresión, y la ignorancia de un mejor estado de cosas los vuelve insensibles a la mayoría.

Según la feliz suerte de los limeños, que me han asegurado también es compartida por las provincias, la inquietud de los espíritus sólo puede ser para la multitud el efecto del deseo de innovación (otros dicen mejora) que ha estado extendiéndose durante treinta años en el mundo, y de las insinuaciones en las primeras clases peruanas.[19] El autoestima y la ambición de estas clases se ven ofendidas por la preferencia que el gobierno otorga a los europeos, aunque confía o vende, a menudo, importantes empleos a los criollos. Los hombres a quienes la fortuna, los viajes y algunos conocimientos no muy difundidos entre sus compatriotas, dan una especie de superioridad, y elevan su propia opinión a la altura de los asuntos más grandes, se indignan por no ser llamados a la administración de su país, y emplean todos los medios para acelerar el cambio que debe poner fin a su oscuridad, estableciendo la independencia. Sería de temer que esta independencia fuera por mucho tiempo un presente funesto para un país donde los derechos y deberes del ciudadano son generalmente ignorados; donde la superstición y la desidia, enemigas del patriotismo, dificultan la germinación del espíritu público, y donde,

junto a la pueril vanidad de las distinciones y de la ambición de poder, se encuentra muy a menudo la incapacidad de liderar en la línea del bien público. Las circunstancias de la época, probablemente, llevarían a la adopción de un gobierno republicano, cuando las costumbres son monárquicas.

Es probable que los deseos de los peruanos no tarden en cumplirse, dada la insuficiencia de los medios que emplea España para detener el avance de los insurgentes del sur, cuya independencia se consolida día a día. El ejército comandado contra ellos en el Alto Perú, por el general Lacerna, era de unos seis mil hombres. Si me informaron correctamente, todas las tropas regulares del virreinato no ascendían a quince mil hombres, de los cuales cuatro mil eran europeos, las únicas con las que se puede contar en todo momento.

Entre los principales establecimientos de Lima, distinguimos algunos que señalaré de manera sucinta.

La Universidad de Saint-Marc, fundada por Carlos V, en 1553.

El Hospicio de huérfanos, fundado en 1654. Desde sus inicios, este establecimiento ha mejorado significativamente. Recibió un crecimiento significativo por el beneficio de una imprenta que se le anexó.

Hay una casa de retiro para los pobres, y un asilo para las mujeres arrepentidas. Además, los ancianos indígenas encuentran refugio en varios conventos.

Las iglesias, cuyo número es considerable, están decoradas con una opulencia y una magnificencia que sólo puede atribuirse a la riqueza metálica del Perú. El oro y la plata son los adornos principales, y las piedras preciosas añaden un esplendor tal vez algo demasiado mundano para estos lugares sagrados.

Lamentablemente en Lima, como en todas partes, el progreso de la civilización ha venido acompañado de excesos de lujo y sus peligrosas consecuencias.

*

Las mujeres son muy apreciadas por sus vestidos, y tienen un gusto peculiar por las perlas, cuya blancura contrasta agradablemente con el vivo de su tez y el negro brillante de su cabello. En general, las peruanas son bellas y alegres; pero estas ventajas pierden su encanto por una licencia poco común entre otros pueblos civilizados: un hombre honesto no puede escuchar su conversación ordinaria sin sonrojarse. Le dan mucha importancia a tener unos brazos bonitos y, sobre todo, un pie bonito: para ello, se acostumbra a las niñas, desde muy jovencitas, a llevar zapatos muy estrechos; también el placer de mostrar una pierna hermosa, y quizás también el no menos intenso de generar intrigas, les hace preferir la danza a todas las demás diversiones.

En Lima, el lujo se manifiesta principalmente en la moda; porque las casas, aunque de apariencia agradable, no reflejan ni gusto ni riqueza en su interior.

El deseo extremo de brillar que predomina entre las mujeres, deseo del que ni siquiera los hombres están exentos, podría tener consecuencias desastrosas si las familias no encontraran en el comercio los recursos para contrarrestar el gasto excesivo que genera la vanidad. El comerciante goza de tal fama en Lima, que los nobles suelen dedicarse a sus negocios sin temor a empañar la reputación de sus antepasados: esta cualidad es notable entre los peruanos.

Durante mi estadía en Lima, me complació observar la predilección que general por Francia, tanto entre los criollos como entre los españoles de lapenínsula. Esta disposición de espíritu, que surge tras una guerra que había devastado España y causado tantas calamidades para Francia, debe atribuirse, para los europeos en particular, a la restauración de la Casa de Borbón, y para todos, a la dulce hospitalidad que recibieron los españoles en Francia, llevados allí por la suerte de las armas. Al regresar a sus hogares, los prisioneros contaron el buen trato que habían recibido; el efecto de estos indiscutibles testimonios a favor de la humanidad y de la generosidad francesa, sustituyeron los resentimientos más agudos por la benevolencia y la estima que deben darse mutuamente dos naciones, unidas más por la comunidad de intereses que por los lazos de sangre que existen entre sus soberanos. ¡Feliz revolución, igualmente honorable para un pueblo que, para prepararla, sólo tuvo que seguir los impulsos de su humanidad, y para aquel que, saliendo de una lucha cruel, supo rendir homenaje a la generosidad de la nación que había considerado su enemiga!

Fuimos colmados de atenciones y consideraciones por parte de los señores oficiales del cuerpo de marina, así como por los de las tropas terrestres, y particularmente del regimiento de infantería don Carlos. Especialmente debo un tributo de reconocimiento a Su Excelencia don Joaquín de la Pezuela y Sanchès, teniente general de los ejércitos de España, y virrey en funciones, por la marcada amabilidad que me prodigó en sus atenciones.

Durante este descanso, inspeccionamos las jarcias, se calafateó y pintó el exterior del barco. Los carpinteros montaron el segundo bote ballenero, que había sido embarcado en piezas en Burdeos: el pequeño bote, que era viejo y estaba en muy mal estado, fue reacondicionado.

Notas

- 1 El Sr. Roquefeuil comanda el navío *L'Entreprenant*, armado por el Sr. Rey, de Bordeaux, y partió hacia la *ile de France* y Bengala el pasado mes de julio.
- 2 Bajo esta designación, entendemos a los navegantes cuyos descubrimientos no se conocen en Francia, dado que su viaje no ha sido traducido; lo que sugiere, con razón, que no presenta ningún interés general.
- 3 La isla de Tierra del Fuego, o más bien todas las islas conocidas con este nombre, fueron llamadas de esta manera por los primeros navegantes, que descubrieron mucho fuego y humo allí. Es un país muy montañoso, donde hay, sin embargo, hermosos valles y prados salpicados con una infinidad de arroyos. A pesar del frío excesivo, los hombres van allí sin ropa, y las mujeres incluso sólo usan aquellas cuyo uso está dictado por el pudor menos severo. Esta tierra, la más meridional del mundo conocido, no ofrece más que montañas lejanas de inmensa altura y siempre cubiertas de nieve.
- 4 El estrecho de Lemaire está situado entre la Tierra del Fuego y la de los Estados. Habiendo obtenido de los holandeses el privilegio exclusivo de ir a las Indias por el estrecho de Magallanes, Lemaire navegó hacia Brasil con dos barcos que había equipado en Horn, con la esperanza de encontrar una ruta sin pasar por este estrecho, y consecuentemente sin contravenir el privilegio. El éxito coronó sus esperanzas, y el descubrimiento del estrecho al que Lemaire dio su nombre inmortalizó a este navegante.
- 5 Magallanes, caballero portugués al servicio de Carlos V, habiendo observado que el continente de América del Norte terminaba en un punto al sur, lo mismo que en África, llegó a la conclusión de que los mares debían estar abiertos en el extremo meridional de Chile, como en el Cabo de Buena Esperanza. Penetrado por esta idea, partió de Sevilla en 1519, con una flota de cinco barcos, y después de haber tocado la isla de Tenerife, el Cabo Verde y el Brasil, descubrió, a unas cincuenta leguas de la bahía de Saint-Julien, un cabo al que le puso el nombre de Désiré; pero la gente de la tripulación, por aclamación general, lo nombró el estrecho de Magallanes, nombre que ha conservado. Los nativos la llaman Kaika.
- 6 Valparaíso está a pocas leguas de Sant-Yago. Originalmente era sólo tiendas establecidas para facilitar la carga y el transporte de mercancías desde Sant-Yago a Lima. Como resultado, los

- comerciantes se establecieron allí con sus familias, y la ciudad creció gradualmente poblada de blancos, mulatos y mestizos.
- 7 En 1535, los españoles, bajo el mando de Almagro, descubrieron Chile. Se extiende desde las fronteras del Perú hasta las tierras de Magallanes, en un espacio de quinientas leguas de costas marítimas. Esta región había sido en parte sometida por los Incas, quienes se propusieron expandir sus conquistas hacia el sur; pero fueron obligados a detenerse debido a una tenaz resistencia de los indios de estas zonas. Un desierto de ochenta leguas separa a Chile de Perú.
 - 8 Lima fue fundada por François Pizarre, quien le dio el nombre de la ciudad de los Reyes, ya sea porque el momento de su fundación fue en la época de la Epifanía, o en honor a Carlos V y a Juana su madre, Reina de España. En adelante se la llamó Rimac, nombre del río que baña sus muros, y del valle en cuyo centro ella está construida. Por corrupción, los españoles dieron el nombre de Lima a la ciudad solamente.
 - 9 Tras el primer bloqueo de Cochrane, la necesidad hizo que se concediera a los extranjeros el permiso que yo había solicitado: este cabotaje contribuyó en gran medida al éxito de las expediciones posteriores del *Bordelais*.
 - 10 Aquí, como en todo el curso de esta relación, me abstuve de tocar temas de importancia más general, ya tratados *ex professo* por hombres de mérito trascendente, como el señor de Humbolt, después de quien sólo puedo hablar de lo que se relaciona con la marina.
 - 11 En el transcurso de los años 1690, 1734, 1742 y 1743, Lima sufrió catorce terremotos; pero ninguno se puede comparar con el del 28 de octubre de 1746, que destruyó por completo la ciudad. Los temblores se sucedieron con tal rapidez, que llegaron a contarse hasta doscientos en veinticuatro horas. De todos sus edificios, veinticinco casas como máximo se salvaron. Sin embargo, a pesar de la magnitud de este desastre, la población de Lima, que ascendía a sesenta mil almas, sufrió comparativamente menos pérdidas; porque las cavidades que formaron las ruinas mismas salvaron la vida de la mayoría de los habitantes que no habían podido huir. Se encontraron 1.300 cadáveres debajo de las ruinas, sin contar a los lisiados. Al mismo tiempo, el Callao, ubicado a dos leguas de Lima, fue tragado por las aguas del mar; que, habiéndose retirado primero, volvieron con tal violencia que sólo quedó en pie una sección del muro del fuerte de Sainte-Croix. Sólo se salvaron doscientos habitantes, de los cuatro mil que se contabilizaron en el Callao. Veintitrés

embarcaciones que se encontraban en este puerto se hundieron.

- 12 La manta es un velo negro ajustado al cuerpo, y oculta igualmente el rostro. La saya es una falda plisada y estrecha, que dibuja las formas con exactitud indecente. Este atuendo es privilegio exclusivo del bello sexo limeño.
- 13 Tras los reveses de la segunda expedición a Chile, en 1818, el general Osorio partió para España; pero murió de la fiebre amarilla en La Habana.
- 14 Se sabe que cuando el Capitán Cook encalló en la costa de la Nouvelle-Hollande, su barco se mantuvo a flote hasta el puerto, donde lo reacondicionó mediante una vela con remiendos que fue sumergida bajo su casco. Esto le fue sugerido por un midshipman, que lo había visto hacer cuando estaba a bordo de un barco en las Antillas. Que se busquen tales recursos entre los alumnos que salen de una escuela *Mediterránea*.
El propio Cook, así como Nelson, Daguay-Trouin, Jean-Bart, Dupéré, etc., se iniciaron en el comercio.
- 15 Uno murió de una fiebre hospitalaria que contrajo en plena convalecencia.
- 16 Lo que sigue fue escrito varios años antes de la emancipación de este país.
- 17 Podemos juzgar por ello el auge que debe tomar nuestro comercio con este país, donde no tiene más que temer que la competencia de otras naciones, si no se le crean obstáculos por la conducta que se adopte hacia el nuevo gobierno, para el cual sería tan importante como fácil inspirar los sentimientos de benevolencia que el pueblo ya tiene hacia Francia.
- 18 No se podían predecir entonces las expediciones navales de Chile.
- 19 El espíritu revolucionario que agita el Perú y casi toda América, se ha manifestado desde siempre en las colonias que han alcanzado cierto grado de fuerza, en relación con sus metrópolis y con las provincias oprimidas por gobiernos distantes. Es el espíritu de independencia y bienestar que ha animado a los suizos, holandeses y estadounidenses. Debemos buscar en otra parte el espíritu antinacional y antirreligioso

Additional information

*: Traducción del Tomo I, Prefacio, Introducción, Capítulo primero y Capítulo segundo, realizado por Facundo Scaraffia. Con la colaboración y revisión del Sr. Benoit Degraeve, ciudadano francés, quien residiera en Argentina durante un largo tiempo.

AmeliCA

Available in:

<https://portal.amelica.org/ameli/journal/422/4225380007/4225380007.pdf>

[How to cite](#)

[Complete issue](#)

[More information about this article](#)

[Journal's webpage in redalyc.org](#)

Scientific Information System Redalyc
Network of Scientific Journals from Latin America and the
Caribbean, Spain and Portugal

Facundo Scaraffia

Diario de un viaje alrededor del mundo, durante los años 1816, 1817, 1818 y 1819, por el Sr. Camille de Roquefeuil, teniente de navío, caballero de Saint-Louis y de la Legión de Honor. Comandante del navío Le Bordelais, armado por el Sr. Balguerie Júnior, de Bordeaux*

Estudios del ISHIR

vol. 15, no. 42, 2025

Universidad Nacional de Rosario, Argentina

revistaestudios@ishir-conicet.gov.ar

ISSN-E: 2250-4397

DOI: <https://doi.org/10.35305/e-ishir.v15i42.2118>