

estado de atraso de la navegación y de las relaciones comerciales entre las diferentes partes del Perú, así como del ciego recelo del Consulado de Lima para con los extranjeros. Fue de la equidad del virrey que yo obtuve la salida libre de las especies que provenían del pago de las armas.

"Viéndome obligado a convertir en mercaderías del país el producto de la venta, lo empleé principalmente en cobre, por ser este artículo el único que se podía llevar a China, donde tiene una rápida salida, generalmente ventajosa. Yo adquirí, asimismo, algunos objetos de intercambio para California y la costa nor-oeste de América. La mayor parte consistía en víveres, los cuales, si no podían ser colocados en el camino, resultaban un recurso para la tripulación en el curso del viaje que yo preveía que habría de prolongarse más allá de la fecha determinada en Francia, y de los medios de que estábamos provistos.

"Los informes de los balleneros, al darme a conocer que se podía extraer madera de sándalo de las islas Marquesas, la que es muy utilizada en China, me llevaron a procurarme una cierta cantidad de dientes de ballena, que son muy buscados por los naturales de ese archipiélago, con lo que esbocé el proyecto de ir a visitarlo durante la mala estación".

Son aprovechadas todas las ocasiones. El 11 de marzo, estando a bordo, se enteró de que un ballenero puede disponer de algunas barricas de galletas, que él consiguió en trueque por aguardiente. Repite esto el 14, agregando algunos quintales más de galletas provenientes del *Rambler*, ballenero inglés, al mando de un capitán americano.

En mayo estudia las propuestas para retornar de California, al Perú, fletado, pero hubo de renunciar a esta operación.

LA VIDA PERUANA: EL PUERTO DEL CALLAO

Aparte de los deberes que le impone su comando, de Roquefeuil aprovecha su tiempo de ocio en documentarse acerca de la vida peruana: va a Lima para ver con frecuencia a sus amigos, realiza excursiones y relata sus observaciones en su diario. Recordémoslos a grandes rasgos.

De Roquefeuil, siendo marino, se interesaba naturalmente, en forma especial, por las cosas del mar. Observa así la mayor parte de los barcos que han llegado al Callao durante su permanen-

cia. Es evidente que el movimiento en este puerto era importante. En menos de tres meses se constata el paso de unos veinte navíos ingleses y americanos, balleneros sobre todo: pero no da sino los nombres de cinco de los ingleses, dos de los rusos, sin hablar de los españoles, los que, estando en su casa, son un poco más numerosos. El oficial francés ha visitado a casi todos ellos, dando ciertos detalles de algunos de ellos, que merecen ser consignados.

Las embarcaciones extranjeras son, casi siempre, balleneros, estando expuestos con frecuencia a peligros en su navegación. Es así como *El Céfiro*, inglés, había perdido a su capitán y tres hombres, que fueron matados por una ballena que hizo trizas a su embarcación. El resto de los marineros que la formaban, fue salvado por las otras embarcaciones. *The Counters-of-Morley* es, asimismo, un ballenero, a bordo del cual fue invitado de Roquefeuil, el 1º de mayo.

"Esta embarcación —escribe él—, que pertenece a Plymouth, es la primera, y hasta ahora la única de esa nación, destinada para esta pesca, que haya sido armada fuera del puerto de Londres. En el año transcurrido desde su partida, no tuvo sino un descanso de ocho días. El escorbuto comenzó a hacer su aparición entre su tripulación, pero sólo un hombre quedó fuera de servicio. La gran cantidad de agua de que pueden aprovisionarse estos barcos, al comienzo de su viaje, utilizando las barricas destinadas a recibir aceite, los hace capaces de realizar grandes travesías. Sus marineros, familiarizados, por decirlo así, con el mar, desde su infancia, soportan fácilmente esta serie de fatigas y de privaciones, que acabarían con hombres menos hechos a la vida y a los trabajos de a bordo.

"En la tripulación de este navío, habían 18 aprendices que pertenecían a familias acomodadas, una gran parte de los cuales habían sido guardia-marinas (midshipmen). Varios de estos últimos no habían renunciado a la carrera militar pero esperaban volver al servicio en cuanto pudiesen ser empleados. Como entre todos los extranjeros, estos jóvenes compartían con los marineros todos los trabajos de a bordo, el capitán Best alababa mucho su buena voluntad y su docilidad, y sobre todo el celo con que servían constantemente en los penosos quehaceres de las embarcaciones. Un maestro, embarcado por cuenta de los padres de ellos, completaba la edu-

cación de estos alumnos, dándoles las bases de los conocimientos teóricos de su profesión, así como la instrucción moral y religiosa apropiada para hacer de ellos buenos ciudadanos. El domingo, cuando lo permitían las circunstancias, el maestro decía las oraciones, de acuerdo con el rito anglicano, delante de la tripulación: *¡Eso es una escuela de marina!*".

Los capitanes de los balleneros se dedican también a la caza de lobos marinos. Es el caso del capitán Fitch, del *Flying Fish*, buque americano que es visto por de Roquefeuil el 30 de marzo. (1)

"Esta rama de la industria marítima, en la que participa todo el mundo, ha sido una fuente de riqueza para muchos armadores ingleses y americanos. Desde hace treinta años, sobre todo estos últimos, se han dedicado con entusiasmo y éxito a esta caza de lobos marinos, buscándose más la grasa y los dientes de éstos que el resto de sus despojos. Tal es el espíritu de empresa y actividad de estos marinos acostumbrados a desafiar los peligros y las fatigas, que se sabe de un americano que dejó un destacamento de su tripulación en las islas Malvinas, para doblar el cabo de Hornos, volver a subir hacia el norte, y depositar un segundo en los arrecifes que hay delante del puerto de San Francisco, a 2.500 leguas de distancia del otro; y volver de nuevo por el cabo con algunos hombres, recoger a sus destacamentos de uno y otro lado, y ha-

- (1) A esta altura del texto, encontramos un manuscrito del comandante francés del BORDELAIS, carta que él había escrito a bordo de este barco al día de la partida de Verdon (19 de octubre de 1816). Ofrecemos la traducción de ese documento:

A bordo del BORDELAIS, octubre 19 de 1816.

Ha pasado por fin el tiempo del atraso, mi querido Peri, y mi viaje va a comenzar. La satisfacción que siento yo al partir, está mezclada a sensaciones muy dolorosas al pensar que me alejo por largo tiempo de aquellos por quienes siento más afecto y sobre todo el mejor de los Peren, y por el pesar de no haber podido abrazarlo antes de mi partida. Me sostiene especialmente la esperanza de y de los resultados.

(Fdo) C. de Roquefeuil

(En el reverso de esta carta está la firma de Balguerie junior y se ven dos sellos, uno, con el retrato de Luis XVIII y la inscripción "rey de Francia y de Navarra", y otro que muestra *El Bordelais*, 1816, y la inscripción: ARMATEUR BALGUERIE JUNIOR).

cer un cargamento en China, con el producto de su caza, para los Estados Unidos”.

El 9 de mayo, la tripulación del *Bordelais* de acuerdo con la del *Sidney*, llegado de Baltimore en noventa y tres días, fletó una embarcación, la que, en concierto con una del barco americano, al mando de su segundo, acostumbrado a esta caza, fue a la isla de San Lorenzo. Los bordeleses trajeron una treintena de pieles en su barca, en la tarde.

Dos barcos, *El Kutusoff* y *El Suvaroff*, de la Compañía Rusa de América, fondearon a su vez en el Callao, en abril, con doce días de intervalo: saliendo concertadamente de Cronstadt, habían sido separados por el temporal al doblar el cabo de Hornos. De Roquefeuil traba conocimiento con el teniente capitán de la marina imperial, Sr. Hagemeister, que los comanda, hace amistad con él, y puesto por él al corriente de los establecimientos rusos de la costa nor-oeste, a donde tiene intención de dirigirse, se hace entregar una carta para el gobernador Baranoff.

En cuanto a los navíos españoles, dos de los cuales llegan de Cádiz (el *Todos-los-Santos* en 117 días), ellos hacen el transporte de las mercaderías de la metrópoli, de personalidades de consideración, muy a menudo, la necesidad de las cuales no se hace sentir siempre, si se da crédito a nuestro autor:

“El navío San Antonio llegó a Cádiz —escribe él, el 13 de abril—. Entre los pasajeros estaba don Félix Delaberiaga Blanco, quien venía a hacer las funciones de segundo factor de la Compañía de Filipinas a Lima, puesto sin utilidad, excepto para aquél que lo ocupa. El gran número de empleados superfluos, y los abusos que se han introducido en la gestión de los asuntos, llegan a hacer casi nulos, para los accionistas, los beneficios que debería darles el monopolio del comercio de China y de las Indias, que ejerce la Compañía de las Indias en la extensión de los dominios españoles”.

Otro navío español, *La Presidenta*, llegado con un cargamento de cacao, le interesa por haber sido construído y armado en los talleres de Guayaquil, puerto peruano un poco más al norte. Esta embarcación, de 500 toneladas más o menos, es “de una sólida construcción, aunque poco cuidada en su ejecución”. “Su arboladura es de madera del país, la que, para este objeto, no tiene el valor de las nuestras, a las que son superiores para la

construcción". Su ejecución sería buena, pero no tiene forro de cobre, en consideración a lo caro que es. Los gastos de construcción son también considerables.

La rada del Callao, que sirve de puerto a Lima, es apreciada en su justo valor por un hombre del oficio:

"Ella ofrece, por su situación, un excelente fondeadero, al fondo de una bahía espaciosa, solamente abierta por el norte. En una costa en que son desconocidos los temporales, ofrece ella todas las seguridades y las comodidades que no existen en otra parte, a no ser en las abras cerradas. Por el oeste, la rada está protegida por el fuerte Real Felipe y la batería del arsenal; y por el este, por una obra considerable, de reciente construcción, llamada el fuerte de San Fernando. Las baterías de protección, establecidas en líneas paralelas, reunían en 1817 alrededor de 80 bocas de fuego".

El Callao tiene un apostadero, o pequeño departamento de la Marina. Estaba al mando de un capitán de navío. El pequeño arsenal, bien mantenido, aunque mal aprovisionado, sirve de cuartel para las tropas de marina: su cerco, cortado por troneras, está defendido por cañones montados sobre cureñas marinas.

La vida en el Callao es más liberal que en Lima; la libertad ha sido siempre mayor en un puerto. Pero toda la población saca provecho de ello, sobre todo en verano.

"Había entonces en el Callao (en marzo) una prodigiosa concurrencia de extranjeros, compuesta de emigrantes de Chile y de habitantes de Lima, para tomar baños de mar.

"Las mujeres, que salen poco al exterior en Lima, como no sea disfrazadas con la saya (falda plisada, estrecha, que dibuja las formas con una indecente exactitud) y la manta (velo negro ceñido al cuerpo, que cubre tanto como al rostro), salen aquí vestidas a la europea, con sombreros, tocado que sienta a su fisonomía. Se organizan reuniones a menudo, en las que lo ceremonioso de la capital cede su sitio al placer...

"La mejor posada no se compara a nuestras tabernas del campo... Las provisiones son de una excesiva carestía, el pan sobre todo, que se hace traer de Lima o de Bellavista, pues todavía no se ha pensado poner una panadería en el Callao. Hay alrededor de cuatrocientas casas, varias de las cuales sólo tienen la planta baja".

De Roquefeuil recorría con frecuencia el camino del Callao a Lima, o a la inversa. Pero enterado de la presencia de ladrones que infestaban el trayecto y habían desvalijado a los coches que viajan de noche, había escogido de preferencia las horas en que hay sol para este desplazamiento.

LIMA, SUS TRADICIONES, SU PORVENIR

En esa época, la ciudad de Lima tenía, aproximadamente, una población de 80.000 almas, de las que algo más de la vigésima parte la formaban los españoles europeos.

“El número de criollos blancos —escribe de Roquefeuil— es mucho más considerable, y el de los africanos esclavos puede igualar a las otras dos partes reunidas. Generalmente son tratados con mucha dulzura. La suerte de los del campo es más infeliz, según me lo han asegurado. El resto de los habitantes se compone de gentes de color de todos los matices, mezclados con sangre española, africana y peruana, indígenas y cruzados hasta el infinito.

“Las fortificaciones de la ciudad de Lima sólo están buenas para ponerlas al abrigo de un golpe de mano. Estas obras, de cuatro o cinco millas de extensión, cubren las partes sur, este y oeste de la ciudad. El lado del norte no está protegido sino por el río que es vadeable en casi todas partes, siendo su lecho ancho, pedregoso y encajonado. Finalmente, el puente y el arrabal de Malambo, unido por aquél, carecen de toda defensa”.

La aduana, muy vasta construcción, en forma de rectángulo, que encierra un patio amplio, fue objeto de la primera visita de Roquefeuil.

“Entrando a una especie de cuerpo de guardia, me pareció ver una aparición de Enrique IV, en la persona de un montañés del interior, quien, aunque de edad bastante avanzada, estaba todavía en pleno vigor. Sus rasgos, su barba gris, la expresión de su fisonomía, hasta su traje, todo, con excepción del lugar, se prestaba a la ilusión: se hubiera dicho el más popular de los reyes, ciertamente no en lo esplendoroso del trono, sino tal como él mismo se pinta a raíz del sitio de Amiens, con su jubón agujereado en los codos”.