

APUNTES DE BELFORD HINTON WILSON SOBRE
EL PUERTO BOLIVIANO DE COBIJA, 1833

Celia Wu Brading
Centro de Estudios Latinoamericanos
University of Cambridge

En estío de 1833, el coronel Belford Hinton Wilson viajó a bordo del buque de guerra HMS Tyne con destino a Lima, para asumir la representación consular de la Gran Bretaña en el Perú. Antes de dejar su suelo natal, Wilson había solicitado permiso al almirantazgo para que le permitiese visitar Cobija, puerto boliviano en el desierto de Atacama y los puertos sureños peruanos de Arica e Islay.¹ El nuevo cónsul quería cerciorarse personalmente de la vulnerabilidad a la que estaba expuesta Bolivia como país mediterráneo y las verdaderas posibilidades portuarias de Cobija. Le interesaba ver en qué forma el desarrollo y su habilitación como puerto contribuiría a solucionar, o al menos aliviar el constante problema de Bolivia, su gran dependencia portuaria del Perú. La dependencia era, sobre todo, del entonces puerto peruano de Arica, que daba el acceso más fácil a Bolivia al mar Pacífico. El uso de Arica implicaba a Bolivia una carga impositiva ordenada por la aduana ariqueña, carga que maltrataba la economía boliviana y le creaba problemas con el Perú. Los varios intentos bolivianos, desde su creación como nueva república, para adquirir Arica habían

1. Sobre la carrera consular y diplomática de Wilson en el Perú, ver Celia Wu, *Generals and diplomats, Great Britain and Peru*. Cambridge Latin American Miniatures. Cambridge 1991. Public Record Office, Foreign Office (PROFO) 61/21, Wilson al Almirantazgo, agosto 15, 1832.

fracasado.² Todo esto producía tensiones entre el Perú y Bolivia. El Tratado de Piquiza, suscrito entre los dos países en 1828, hizo evidente el fin del proyecto bolivariano de confederar el Perú, Bolivia y Colombia. Sin embargo, esto no alteró los planes durante esos meses, al menos los planes de los generales Andrés de Santa Cruz, Agustín Gamarra y Antonio Gutiérrez de La Fuente

Una vez elegido presidente del Perú por el Congreso, el 1º de setiembre de 1829, el general Gamarra hizo evidente que su alianza con Santa Cruz había concluido. Pero el propósito de ambos generales, la unión gran peruana permanecía; estos dos líderes usaron toda clase de armas e intrigas para lograrlo. La única variante era que cada uno de ellos quería la jefatura suprema en forma excluyente. Santa Cruz, que ha sido considerado, el estadista sudamericano más grande de su época, consiguió poner orden en Bolivia, logrando — como bien lo apunta Wilson — un superávit entre los gastos e ingresos de la república alto peruana.

Durante el 4 y el 5 de marzo, Wilson recorrió Cobija y recogió valiosos datos histórico, ecológicos, sociológicos, geográficos, económicos, etc. conversó con los residentes del lugar y verificó personalmente las varias obras iniciadas por el gobierno del presidente Andrés de Santa Cruz, en su afán de habilitar el puerto y la población de Cobija. La actividad que encontró y la transformación que se estaba produciendo excedieron las expectativas de Wilson, a tal punto que escribió a sus superiores desvirtuando la versión negativa que se tenía del futuro portuario de Cobija. Tal versión negativa se basaba en un informe que el capitán de navío, Lord James Townshend había enviado al Almirantazgo. El entusiasmo y la familiaridad de Wilson con Bolivia, tenía sus raíces en la época en que este país fue creado por el Libertador. Wilson había servido a Bolívar como edecán, y se había integrado a su círculo íntimo. Wilson acompañó al caudillo latinoamericano hasta su muerte en Santa Marta. Como edecán, a Wilson le correspondió entregar personalmente al mariscal Sucre, primer presidente de

-
2. En 1832, el Mariscal Sucre, primer presidente de Bolivia, ofreció al Perú a cambio de Arica y Tarapacá, las provincias de Apolobamba y Copacabana y la suma de 500,000 pesos que le permitiría cancelar la mitad de la deuda peruana.
 3. PROFO 61/23, Wilson a John Bidwell, *Tyne en alta mar*, marzo 2, 1833. Privado. El entusiasmo de Wilson sobre el desarrollo de Cobija no es compartido por el viajero norteamericano, el capitán naval W.S.W. Ruschenberger, U.S.N. *Three Years in the Pacific: including notices of Brazil, Chile, Bolivia and Perú*, Philadelphia, 1834. También ver J. Valerie Fifer. *Bolivia: Land, Location, and Politics since 1825* Cambridge University Press, 1972.

Bolivia, la primera constitución boliviana. Para ello cabalgó unas 1800 millas, hasta Chuquisaca, una hazaña que le valió la promoción a coronel.⁴

La visita de Wilson a Cobija culminó con un memorándum elevado al Foreign Office, en donde como hemos expresado, manifiesta cierto optimismo sobre el potencial portuario y desarrollo dinámico de esta población. No obstante Wilson estaba consciente de la vulnerabilidad de Cobija en caso de una guerra con el Perú, a causa de su aislamiento y en medio de un desierto, y lejos de los centros poblados del Collao. En este informe, encontramos un prelude del apoyo posterior que Wilson dio a la Confederación Perú-Boliviana, erigida por Santa Cruz en 1836.

El Memorándum de Wilson, redactado inmediatamente después de su visita a Cobija —marzo de 1833— y que publicamos a continuación, complementa la sección sobre esta población contenida en el interesante *Informe sobre Bolivia 1827* de Joseph Pentland. Estos testimonios constituyen invaluable aportes a la rica bibliografía viajera británica del siglo XIX sobre el Perú y Bolivia.

4. Celia Wu, *Generals and Diplomats*.

5. Valerie Fifer (ed.) *Report on Bolivia 1827 by Joseph Barclay Pentland en Camden Miscellany*, vol. XXV Camden Fourth Series, volume 13. Royal Historical Society. London, 1974.

MEMORANDUM SOBRE EL PUERTO DE COBIJA O LA MAR*

Cobija, conocido antes como La Mar, es el único puerto que pertenece a la república de Bolivia. Situado en el desierto de Atacama, su latitud es de 22.33.29 sur, determinada por la altitud meridiana, y su longitud, según el cronómetro, es de 7.20.30 al oeste de Greenwich. Estas medidas fueron confirmadas por el señor Edward Gulliver, maestre del buque de guerra HMS *Tyne*, pero difieren de otras establecidas en las cartas hidrográficas de esta costa. Una vez en tierra, fui informado por Lord Colchester, capitán de HMS *Voltage*, que él pasó varios días en ese puerto y estaba dedicado a descubrir la verdadera posición del puerto. Lo más probable es que los resultados de sus indagaciones sean del conocimiento del Almirantazgo.

Cobija tiene un fondeadero seguro y dispone de un buen anclaje para buques grandes, de una profundidad de brazadas de trece; las naves pequeñas necesitan acercarse más a la ribera en busca de un terreno de barro y arena que es más firme. Este puerto está protegido eficazmente por una península rocosa situada al sudoeste de la rada; también está lejos de los vientos sureños, que soplan fuerte pero nunca con violencia. Todas las embarcaciones requieren anclar dentro de un cuarto de milla más al norte, más cerca es inapropiado. El desembarcadero es por lo general excelente, a veces hay algunos tropiezos, aunque no duran más de dos días. Para remediar este inconveniente, el gobierno construirá un muelle. A tal fin ha asignado 2,000 pesos mensuales, hasta que se concluya la obra. Cobija, o La Mar, puede decirse que es un puerto tan seguro como el de Arica y muy superior a los de Iquique e Islay.

El Alto Perú fue creado como república independiente en 1825, bajo el nombre de Bolivia. Lo primero que hizo el gobierno fue asegurar su nacionalidad con el establecimiento de un puerto. La elección obvia hubiera sido la amplia y espléndida bahía de Mejillones, pero la carencia absoluta de agua constituyó una objeción insuperable. En 1826, el general Sucre, presidente de Bolivia, decretó la apertura de Cobija como puerto y la Asamblea Nacional decretó, a su vez, que se llamase La Mar, en honor del general de ese nombre. Privilegios especiales fueron concedidos a [La] Cotera, un comerciante español que asumió la tarea de colonizar Cobija. Sin embargo, casi nada logró hacer hasta que

* En la traducción de este memorándum nos mantuvimos fieles a lo expresado por Wilson, si bien hubo la necesidad de realizar ciertos reajustes, por ejemplo cambiar la puntuación, aclarar y precisar su sentido.

otro comerciantes bonaerense, llamado Alvarez, llegó a Cobija en marzo de 1827, acompañado de doce mecánicos ingleses, con el objeto de erigir un pueblo. Se puede decir que desde entonces data el establecimiento de Cobija como puerto, y si realmente llegó a serlo puede verse en el documento número 2 que incluye. Así ésta registra el número de embarques entre julio de 1827 y marzo de 1833.

La primera autoridad [en tiempos coloniales] que arribó al puerto, fue un gobernador español de la provincia de Atacama, quien mandó construir una iglesia de adobes. La fecha de su construcción se remonta a 160 años, y así lo revela la inscripción en uno de los muros. Se levantaron varias chozas de piedra similares a las que habitan los indios; éstos pertenecen a la tribu nómada de los Changos, que viven cerca de las costas y subsisten de la pesca. Debido a su fisonomía peculiar ya que su lengua es completamente distinta del quechua, se cree que sus antepasados procedieron de algunas de las islas del Pacífico.

La población actual de Cobija alcanza a 600 almas, la mayor parte no es boliviana, está más bien integrada por chilenos, bonaerense, norteamericanos y franceses. Estos últimos han adquirido una gran influencia en el país, en parte como resultado de sus propias actividades, pero principalmente porque Francia fue la primera nación europea en reconocer la independencia de Bolivia. El señor Hubert, un comerciante francés, es el vicecónsul interino y ha residido en Cobija desde hace años, habiendo recibido el exequatur correspondiente a su misión.

Existen varias razones por las cuales la población de Cobija o La Mar nunca aumentará, aún cuando el Tratado de Paz y Comercio suscrito recientemente entre el Perú y Bolivia, será beneficioso para el desarrollo de Cobija. Su progreso ha sido retrasado por las siguientes razones:

Primera. El temor de un ataque peruano a un poblado que no cuenta con protección. Hay un gran interés en destruir y desacreditar Cobija de parte del Perú y de los comerciantes interesados en el puerto de Arica.

Segunda. En el caso de que Bolivia ganase la guerra contra el Perú, el puerto de Arica pasaría a su territorio, al que obviamente pertenece por su ubicación geográfica y los intereses comerciales involucrados. En ese caso, se abandonaría la apertura de Cobija como puerto.

* Un peso equivalía a un dólar.

De acuerdo al residente más antiguo y el mejor informado, el clima de Cobija o La Mar es muy saludable, no hay enfermedades endémicas de ninguna clase, ni fiebres intermitentes que son comunes y bien conocidas en la América del Sur. Asimismo me aseguró que hay siempre un cielo despejado y el aire es fresco gracias a las constantes brisas marinas. El promedio de calor a mediodía, de mayo a abril, es de 70 grados, y de noviembre hasta abril es de 82 grados fahrenheit. Esta información la recibí de un caballero bonaerense educado y viejo residente en Cobija. El mismo fenómeno que ocurre en Cobija se registra a lo largo de la costa peruana, en la que se puede decir que jamás llueve, aunque hay una a dos lluvias después de años.

Los rocíos son tan intensos de junio a octubre que la costa se cubre de verdor y existe una variedad infinita de flores. El pasto es particularmente nutritivo para el ganado. El ganado, que traen de Salta, Tucumán y las llanuras de Buenos Aires, es enviado a las colinas costefías durante los seis meses de rocío; y el resto del año se le engorda en las praderas de Calama, que dista unas 45 leguas de Cobija.

El mercado de Cobija está ampliamente abastecido con carne de res fresca y de buena calidad, y además a un precio comparativamente razonable. El precio al por menor no excede nunca de seis peniques la libra. También se consigue carne de carnero, pero no en abundancia. El precio de la carne de ave es generalmente de dos chelines o medio peso. Una gallina cuesta dos chelines y seis peniques* e igualmente los patos y los pavos.

A Cobija se les abastece con harina, verduras y frutas de Chile en donde abundan y son baratas. Gracias a la regularidad con que soplan los vientos, el viaje de Valparaíso a Cobija se hace en sólo cinco o seis días, en cambio el trayecto de regreso tarda usualmente veinte días.

Abunda el pescado que es bueno y barato. Un jornalero puede subsistir con más de 18 peniques diarios, se le acostumbra abonar un chelín más, y como gana dos chelines, su salario es de tres chelines. Otros residente que pertenecen a una mejor condición social pagan a sus empleados un peso o un dólar, que equivale a cuatro chelines. Los vinos y otros lujos gastronómicos son importados directamente a Cobija y no paga ninguna clase de impuestos. Los artículos de consumo en La Mar o Cobija son comparativamente más baratos.

* Una libra esterlina tenía 20 chelines y un chelín, 12 peniques la libra = 4 a 5 pesos o dólares.

Actualmente hay alrededor de 200 casas, la mayoría están construidas con adobes y son pequeñas, pero bien amobladas, especialmente las de los gobernadores. Estas viviendas tiene un aire de comodidad que les son comunes en la América del Sur. Hay sólo una calle larga, pero ya se ha construido una plaza pública y se levantará una iglesia a expensas del Estado. El edificio que servirá de escuela ya está casi terminado.

El gobierno, consciente de la importancia de Cobija para la sobrevivencia de la república, ha resuelto, prudentemente fomentar su prosperidad y no escatima recursos de ninguna clase. Para su protección, la construcción de baterías ha sido ordenada.

La leña de lumbre es importada de Chile, pero la clase humilde usa el cactus seco que abunda en las colinas donde crece hasta alcanzar una altura de siete a ocho pies.

Como no hay río cerca de Cobija, reinó la alarma por cierto tiempo, cuando se consideró el establecimiento de un pueblo, dada la escasez de agua. Afortunadamente todo temor ha sido superado. La provisión de agua con que se cuenta ahora, abastece más que satisfactoriamente a la población, e incluso hay suficiente agua para proveer a las manadas de mulas que bajan del interior del país y que son empleadas en el transporte de cargas y también en el mantenimiento de varios caballos que se acostumbra tener en el pueblo para el recreo de la población. A los burros se les usa en transportar los cactus desde las colinas adyacentes, material que se emplea como combustible. El agua es de tres calidades:

1. reservada exclusivamente al uso de los habitantes
2. destinada para el ganado y
3. para el lavado de ropa.

De hecho no hay escasez de agua y desde luego es gratuita y surte a 600 almas que residen actualmente en Cobija. Todas estas aguas contienen sulfato de aluminio y potasio en mayor o menor grado. Estas fueron analizadas por el cirujano de HMS *Tyne* quien preparó un memorándum, que incluyo en mi informe. Está comprobado por la experiencia cotidiana de los mismos habitantes que el agua es perfectamente saludable y se presta en la elaboración de pan. Es excelente y tiene una apariencia blanca, mientras que en Inglaterra existe la costumbre entre los panaderos, de agregarle alumbre con el fin de darle el color deseado. Una forma de corregir el sabor del agua en la preparación del té y del

café, consiste en añadirle un poco de soda. Es conocido que el ganado de Inglaterra prefiere el agua de los estanques de arcilla. Estas son de las más beneficiosas porque el alumbre de la tierra contiene un álcali vegetal purificado o potasio. En Cobija, esto puede lograrse fácilmente y sin costo alguno, quemando el cactus que abunda en las colinas a lo largo de la costa. La descomposición del alumbre en el agua de tercera calidad, se emplea en el lavado de la ropa y también para el ganado. Es a través de un proceso similar que el agua del mar puede ser purificado de sus sales y usarse en el lavado de la ropa, una pequeña cantidad de esta misma agua aluminosa sirve para el enjuague. Menciono estos factores y así demostrar que en caso de un aumento de la población no escasearía y además se siguen descubriendo otros. A todo esto el gobierno ha ordenado la construcción de un pequeño acueducto, con el fin de abastecer a la población de una colina vecina que dista a milla y media del pueblo, y se confía que será suficiente para sus 500 habitantes. Esta obra, ya había comenzado cuando visité el lugar. El consulado, o los jueces o protectores de comercio han comenzado también otra labor, la de obtener agua por medio de filtraciones y trabajando con azadón. Evidentemente esta agua proviene de los rocíos que caen durante los seis meses del invierno que son intensos, y se filtran a través de las venas de las rocas, la financiación para el caso proviene de los mismos organizadores. El agua, al que me he referido, y que el gobierno está por conectar al pueblo, fue descubierto en una roca sólida situada en una loma cercana al centro de una alta montaña. No distante, se encuentran vetas de cobre, no obstante que los análisis del Dr. Cunningham han demostrado que no existe ninguna partícula de este metal en el agua.

Bolivia tiene un millón de habitantes, pero la cifra que registra en los informes oficiales es de 1,200,000, es más probable que la primera cifra sea la más acertada. De éstos, 400,000 son indios, que en su mayoría se proveen de artículos manufacturados por ellos mismos. Por lo consiguiente, los otros 600,000 habitantes se abastecen de productos europeos. Yo no tenía los medios de averiguar el valor oficial de consumo de este último sector porque las mercaderías ingresan a través de Buenos Aires, el Perú y Cobija; por lo tanto sería difícil tener un cálculo preciso de las fuentes oficiales. Sin embargo, el señor García, un comerciante muy activo, bien informado e ilustrado y con una larga residencia en Bolivia, me asegura que no más de 2,000,000 de pesos o 400,000 libras esterlinas de manufacturas europeas se importan anualmente a Bolivia y estima que la mitad de ella es inglesa. Del millón de pesos o 200,000 libras esterlinas en mercaderías que se introduce por Arica, la mitad es también inglesa. Todo esto lo confirmé en mi visita subsecuente a Arica:

500,000	pesos	o	100,000	libras esterlinas	mercadería inglesa
200,000	"	o	40,000	"	mercadería francesa
100,000	"	o	20,000	"	mercadería alemana
150,000	"	o	30,000	"	mercadería norteamericana
50,000	"	o	10,000	"	mercadería de diferentes países
1,000,000	"	o	200,000	"	a través de Arica
<hr/>					
2,000,000	"	"	400,000	"	

Debido a causas locales, Cobija está limitada por el momento, a importar más de la mitad, o sea 20,000 libras esterlinas; la plata será básicamente su producto de exportación. La otra mitad, conjuntamente con la exportación de lana, estaño, café, y cacao pasarán por el puerto de Arica. La Mar debe ser siempre el puerto de los departamentos sureños de Bolivia incluyendo Potosí, Santa Cruz de la Sierra, Tarija y Chuquisaca, capital de la república. Las mercaderías pueden a su vez ser transportadas desde Cobija a Salta y hasta Tucumán. Existe desde luego la incertidumbre sobre si se debe abastecer a las llanuras de Buenos Aires debido a los ataques de los indios a las zonas desérticas y las consecuencias fatales ocasionadas por la anarquía doméstica.

Una práctica común en Cobija, antes de transportar las mercaderías extranjeras al interior, es la de abrir y reempacar los fardos, igualmente las maderas, las pieles de vicuña y chinchilla, el cobre y el estaño. El transporte de la mercancía europea se hace con cierta dificultad, cada fardo es de 5 arrobas y pesa 125 libras y equivale a una carga de mula. La distancia de Cobija a Potosí es de 15 leguas o 450 millas [sic] y el tiempo que se tarda es de 25 días. El costo de cada carga es de 25 a 30 pesos, o sea de 5 a 6 libras esterlinas. La tarifa es la misma que la de Arica a Potosí. Cuando se estableció Cobija, no se abrió ninguna casa comercial inglesa o europea de importancia debido a las dudas y dificultades sobre la suerte de este puerto. A los bolivianos no les quedó otra alternativa sino enviar a sus agentes a Valparaíso para adquirir mercadería europea y esto dio lugar a la apertura de casas comerciales en Chile mientras que Cobija se redujo a contar con meros agentes. Esta práctica está generalizada y no es muy posible que se abandone en el cercano futuro, al menos que en Cobija se abran algunas casas comerciales europeas en una escala lo suficientemente amplia como para abastecer directamente con sus artículos importados, las necesidades de Bolivia. Una manera efectiva de recortar gastos puede inducir a los bolivianos a abandonar el sistema de dobles agentes en Cobija y en Valparaíso, que constituyen a su vez centros de consumo. De adoptarse esta práctica, Cobija

aumentaría en importancia, convirtiéndose en un mercado de depósito en donde los agentes del interior adquirirían sus mercancías. En caso contrario, Cobija continuará como el presente, o sea siendo un puerto de tránsito con un movimiento de un millón de pesos y consecuentemente no será posible que su población aumente como tampoco su importancia. Las minas de cobre de Cobija requieren de mayor trabajo, su escala de exportación es muy pequeña como para considerarse, así mismo cualquier otra rama de la industria. Tengo entendido que las venas de las minas son muy superficiales y por lo tanto no se justificaría invertir en este caso.

Por su cercanía, los departamentos de La Paz, Oruro y Cochabamba se abastecen a través de Arica, y es difícil suponer que Arica, que está agobiada con un treinta por ciento de impuestos extras, puede competir con buen éxito contra Cobija. Tan pronto el gobierno establezca caminos de carreta de Cobija a Oruro y La Paz, es obvio que estos dos departamentos, como el de Cochabamba, se surtirán de manufacturas europeas por medio de Cobija. La existencia de caminos de carreteras le dará a ese puerto mayores facilidades y un modo más económico de transportar mercaderías.

El decreto para la construcción de estos caminos de carreta en Bolivia ha sido publicado y hay una copia de un aviso oficial en donde se invita a contratistas a someter sus propuestas en el establecimiento de casas de postas. Estas serán dotadas adecuadamente con carretas y todos los requisitos para el transporte de mercaderías y la conveniencia de los viajeros. Todo el material sobre este tópico fue remitido al Foreign Office en el Despacho número 5.

He conversado con personas muy bien informadas en este tema y me han asegurado confidencialmente que como resultado de sus propias experiencias, no existen obstáculos naturales en la creación de caminos de carretas entre Cobija, Oruro y La Paz, y también dentro de las cuarenta millas de Potosí. Además, a pesar de que la elevación es considerable, es muy gradual y por lo tanto, muy pocos gastos se requerirán en la terminación de esta obra. Por lo que he visto y mi propia experiencia me confirmó, no se puede construir caminos para carreteras en la ruta de Arica a Oruro, debido a los precipicios del paso de la cordillera que se conoce como Tacora. Por lo consiguiente, Bolivia no tiene nada que temer en caso que el Perú intente establecer caminos para carreteras desde Arica a la frontera norteña boliviana. De este modo, el Perú se aseguraría de las presentes ventajas del abastecimiento de artículos europeos a La Paz, Oruro y Cochabamba. De suceder así, las importaciones por Cobija aumentarían a dos millones de pesos, y más aún, Bolivia podría exportar toda su cascarilla, estaño,

- 1810 LYON, Leroy
 1813 PARIS, Aubry
 1817 PARIS Imbert
 1819 PARIS, Chez Verdière (*Oeuvres Complètes*, impresas desde 1818 t. VIII)
 1820 PARIS
 1824 PARIS Verdière
 1833 PARIS
 1834 [ROMERO *Dic*]
 1837 TOURS
 1842 [ROMERO *Dic*]
 1845 BRUSELAS
 PARIS, P. C. Lehuby. xii-440⁶

Traducciones

a) Español

- 1822 PARIS, Masson y hijo. 2 v.⁷
 1831 PARIS⁸
 1832 PARIS
 1837 BARCELONA, Librería de Juan Olivares y Gavarró⁹

b) Italiano

- 1778 VENEZIA
 1 785 VENEZIA

c) Portugués

- 1790 MS (BNL)

-
6. Según el catálogo en microfichas de la Biblioteca del Congreso de EE.UU. esta ed. ha sido revisada y corregida por "M. L'abbé Lejeune, illustrée de vingt grands dessins par MM. Markl, Demorain et Warin". En la Biblioteca Central de la PUC figura una impresión francesa *ad usum Delphini* del mismo editor e igual impresor, aunque sin año, perteneciente a la "Bibliothèque de l'Enfance et de la Jeunesse". Está completamente expurgada de pasajes eróticos y anticlericales.
7. Esta, y no la ed. de 1837 que se reproduce ahora, es la primera versión al castellano. El t. II está en poder del autor de estas notas.
8. Dato de Prince, quizá la misma de año siguiente.
9. Es la que se reproduce ahora, aunque han transcrito la fecha con un error ("1857") en la p. 211. El t. II está en la BC de la PUC.

del cap. XXVI; sin objetar la contradicción con que aquel remilgado indianista silenciaba su propio colonialismo, acaso para acallar sus escrúpulos de que la trata negrera de los franceses, en su mismo siglo de luces, hubiera asumido la herencia europea de explotación y crueldad que Las Casas denunciara (Marmontel cita su versión francesa de 1687) en el mismo teatro, en la Haití (hoy desgarrado) de los taínos victimados.⁴

El episodio novelesco son los amores de Alonso y Cora. Fuera de su interés sintomáticos y precursor del indianismo sentimental que surgirá con *Atala*, esta empalagosa ficción amorosa carece de otro alguno, aunque sirviera de abundante alimento argumental a una serie de olvidadas óperas y piezas melodramáticas.⁵

Ediciones. Traducciones

Para tener una idea de la fama que consiguió la obra de Marmontel haremos aquí una enumeración, seguramente incompleta, de las ediciones y traducciones derivadas de su popularidad.

Ediciones francesas

- 1777 PARIS, Lacombe (-in 8vo)
 PARIS, id (-in 12vo)
 BERNA-LAUSANA, Sociéte Typographique
 LIEJA, Bassonpierre
 FRANKFURT-LEIPZIG, Henri-Louis Broenner (parece ser la reproducida en Lima, porque se copia la portada; la había mencionado ya HORKHEIMER (*Fénix*, 5, p. 257))
- 1778 PARIS, Lacombe
- 1788 PARIS
- 1790 PARIS
- 1793 PARIS
- 1794 PARIS
- 1795 PARIS [año III de la Revolución]

-
4. Me limito a mencionar el artículo de S. Delesalle y L. Valensi "Le mot 'negre' dans les dictionnaires francaises d'Ancien Régime; histoire et lexicographie". *Langue Française*, Paris (Larousse), nº 25, 1971, págs. 79-104.
5. Véase la útil compilación de datos hecha por Juan Sixto PRIETO, "El Perú en la música escénica" *Fénix* (Lima) nº 9, 1953, págs. 278-351.

Para el lector francés de buen criterio y gusto sano la obra no tiene tampoco méritos históricos ni literarios, como lo expresa la impaciencia de Baudin:

“fantástica, fastidiosa y de un sentimentalismo desolador. Multiplica las inverosimilitudes y, circunstancia agravante, se refiere perpetuamente a las fuentes e insiste sobre el carácter histórico de su obra”.

El abusivo empleo de verbos en presente histórico es revelador de una perspectiva carente de historicidad. Las historias literarias le son adversas, aun reconociendo su exagerada fortuna.

No se percibe entonces la razón de este refrito tan lujosamente rescatado de las bibliotecas de viejo, que ejerció una inexplicable atracción sobre ese público de “eruditos a la violeta y a la lavanda” al remedar la seriedad del escritor documentado con notas a pie de página que remiten a testimonios verosímiles. Leemos con asombro que *Atahualpa* se ha convertido, no ya en el *Atabllipa* de los primeros cronistas sino en “Ataliba”, reducción caprichosa que, sin embargo influye en la onomástica hispanoamericana, porque la información aceptable sobre el propio continente debiera venir revestida del prestigio de Francia. El asombro se disuelve en carcajada cuando advertimos que en lugar de la consabida *Ocillo* aparece una insólita *Oello*, (así, con “e”), producto sin dudas de algún gazapo tipográfico de la versión francesa de Garcilaso³. Pero a ello agrega información del contador Zárate, del malévolo comerciante Benzoni, de Solís (“Cronista de Indias” que no pisó el Nuevo Mundo), de La Condamine, del naturalista Buffon (otro que conocía América desde su gabinete) y de algún texto más. Su desfachatez llega a tal que en nota (cap. X) refuta a los cronistas que afirman haberse apoderado Cortés de México con sólo 500 hombres, cuando en realidad “mandaba entonces un ejército de doscientos mil” (p. 254). La embajada azteca ante los Incas sería una página de la antología del disparate, si no fuese tan aburrida.

El historiador peruano, decano de Ciencias Sociales, que prologa esta edición recorre (si acaso...) sin pestañar todo este carnaval declamatorio, galante y lacrimoso, con malos muy malos, y buenos muy buenos; sin reparar en la grotesca violación del pasado y sólo atento a la prédica lascasiana; sin comentar, por ejemplo, sobre esa capacuna de utilería, enumerada ridículamente al final

3. Probablemente se trata de la que se publicó en 1744, aunque pudieran ser las otras anteriores, de 1633, 1704, 1715 y 1737, sin contar el compendio que acompañaba la versión francesa del viaje de Juan y Ulloa.

morias iniciado en Inglaterra. Mornet, Lanson, Bédier y Hazard lo presentan sanote, prudente, gozador, tolerante. Libertino (*Novena de Citerea*), más que herético o impío, se reconciliará en la madurez —y los tiempos feos— con su fe juvenil, no sin intentar alguna ventura parlamentaria. Muere en Ablonville, aldea cerca de Saint-Aubin-sur-Gaillon (Depto. de Eure, Normandía).

Marmontel es el caso del escritor popularizado por la censura y la gramática parda, más que por valores auténticos; su copiosa producción, frutos desprendidos del trabajo y del sentido común burgués. La condenación recayó sobre *Les Incas* en 1782, según Sarrailh, y no sería la única vez. Es verdad que Bédier y Hazard lo dan por creador del género de *Cuentos morales*, insulsez que no pasa de tener importancia como síntoma ideológico.

Hay que abrir las páginas de esta publicación para convencerse del fracaso de Marmontel por conciliar historia, poesía sentimental, prédica contra la intolerancia, ficción narrativa y reflexiones políticas. Así lo declara al presentar *Los Incas*:

“En cuanto a la forma de esta obra, considerada como una producción literaria, no sé cómo definirla. Hay muchas verdades para que sea una novela, y no hay las necesarias para formar una historia. Seguramente no he tenido la pretensión [sic] de hacer un poema” (*op. cit.*, p. 225).

Para el lector peruano *Los Incas* es una obra inaguantable por la grosera deformación de nombres, caracteres, hechos, costumbres. Aquí podemos sentir la imagen del “peruano oprimido”, del Himno o el “indio cautivo” del vals criollo. En el cap. LII comenta el espectáculo que ofrece la familia del inca prisionero: L’innocence dans le malheur est toujours si intéressante!”. Esa complacencia en la imagen lastimera de una inocencia perseguida (Sade), esa debilidad miseranda de los aborígenes —sin descartar su barbarie— es lo que permitiría justificar la necesidad de esos “protectorados” con que se embozó el colonialismo del XIX. Porras (*Fuentes*, 1954, pp. 161 y 492) le concede una sonrisa displicente, y achaca “puericia” a Cortegana por darle crédito histórico. La opinión de Macera es más severa:

“la idealización de lo inca no significó una defensa de América. Marmontel era demasiado hombre de su siglo como para olvidar a Montesquieu y Buffon. Creía en la debilidad de espíritu y de cuerpo de los indios, en la inferioridad de la naturaleza americana y sostuvo que los hombres de la zona templada no podían vivir en los trópicos del trabajo de sus manos” (*Imagen francesa*, 1976, pp. 68-69).

mación que estimamos relevante sobre Marmontel y sobre las primeras impresiones de *Los Incas*. Demostraremos así que en esta edición bilingüe se han reproducido textos que distan de ser los primeros, a pesar de lo declarado en la presentación preliminar. Tampoco han probado que tengan tales versiones alguna especial calidad fidedigna. Completaremos nuestros datos con un breve recuento sobre la recepción editorial de esta obra y con algunas noticias sorprendentes acerca del traductor castellano. Resultará ser nada menos que el fundador del periodismo peruano y argentino. Nada de esto mencionan los presentadores.

Jean François Marmontel, hijo de sastre, nació el año 1723 en Bort-les-Orgues, población lemosina que pertenece actualmente al dept. de Corrèze (y no de Cantal, como escribe M. Saint-Geours). Región de colinas y contrafuertes del Macizo Central, con arborescencias de basalto volcánico y viejas iglesias románicas. A pesar de su modesta cuna pudo recibir la esmerada educación de los jesuitas en Mauriac y Toulouse. Comenzó pronto a ejercer la docencia. Llamado por las letras, dejó el camino eclesiástico y la vida de provincias. Buscó vincularse con Voltaire y los enciclopedistas. Colaboró en la *summa* racionalista con artículos de literatura, más tarde reunidos en un compendio de escasa originalidad, aunque muy representativo de los gustos de su siglo. Tan influyente patrocinio de escritores y gente de corte lo introduce a los mejores salones, a bellos regazos y a cierta celebridad ruidosa como escritor “universel et médiocre” (dice secamente Lanson) que incursiona hasta en la ópera. Fue nombrado incluso historiador de Francia y, a los cuarenta años, laureado por la dudosa inmortalidad académica, donde no tardaría en asumir desde 1783 el cargo de Secretario Perpetuo, vacante a la muerte de D’Alembert. No le faltaron como es natural ni emulaciones, ni condenas religiosas, ni problemas políticos. El Duque de Aumont lo hizo apresar en la Bastilla. A la muerte de Voltaire (1788), con motivo de la recepción académica concedida a Ducis, sucesor del “patriarca de Ferney” (y admirador indiscreto que tijereteó a Shakespeare por reducirlo a *reglas*) pronunció unos versos condenatorios del proceso inquisitorial urdido en España contra el limeño Olavide. Aunque no lo menciona expresamente, por esclavitud a la norma estilística (y a la prudencia política) que aconsejaba eludir nombres realistas, declara en otro lugar la referencia. Los filósofos enciclopedistas presentaron al Intendente colonizador de la Carolina como mártir del fanatismo.

La Revolución lo sorprendió lleno de simpatía al tercer estado, pero sus horrores lo alejarían a Gaillon, pueblo normando donde redacta largos e interesantes volúmenes de unas *Lecciones de un padre a sus hijos*, género de me-