

EL VIAJE DEL PERITO AGRÍCOLA CORDOBÉS ANACARIO CAMACHO Y CADENAS A MANILA EN 1873-1874

PATRICIO HIDALGO NUCHERA

RESUMEN

En noviembre de 1873 Anacario Camacho marchó a Manila para tomar posesión de su plaza de ayudante de montes. En este artículo se analiza la biografía del emigrante cordobés y el contenido del diario que redactó de su viaje, conservado en el Archivo de la Catedral de Córdoba y que aquí transcribimos por vez primera.

PALABRAS CLAVE: Manila. Filipinas. Diario de viaje.

ABSTRACT

In November 1873 Anacario Camacho left to Manila to take up his job as a forest assistant. This article analyzes the Cordovan emigrant's biography as well as his journal about that experience. The journal is preserved at the Archive of the Cathedral of Cordova and is transcribed here for the first time.

KEYWORDS: Manila. Philippines. Travel Journal.

En la sección de Obras Pías del archivo catedralicio cordobés se halla un cuadernillo cosido de treinta páginas manuscritas de tamaño cuartilla.¹ Desconocemos cómo llegó a ingresar en sus fondos. Probablemente algún familiar de su autor, el perito agrícola Anacario Camacho, lo diese a leer a un canónigo o incluso al propio obispo, el dominico don Ceferino González y Díaz-Tuñón (1831-1894), titular de la silla de Osio durante los años de 1875 a 1883 y buen conocedor de Manila por haber residido en ella entre 1849 y 1866. El diario, que debió quedar en poder de uno de los citados lectores y posteriormente archivado, no se ha conservado íntegro. Fue dado a conocer por primera vez por don Pedro Pablo Herrera Mesa en una sesión de la Real Academia de Córdoba

¹ NIETO CUMPLIDO, Manuel y Luis Enrique SANCHÉZ GARCÍA, *Inventario de la sección de Obras Pías del archivo de la catedral de Córdoba, siglos XIV-XX*. Madrid, Ministerio de Cultura, 1981, p. 166.

celebrada en enero de 1980.² Pero, ¿quién era Anacario Camacho y por qué se embarcó para el archipiélago filipino?

Datos biográficos³

Anacario Pedro Pablo Camacho y Cadenas nació en Córdoba el día 29 de junio de 1833. Bautizado el mismo día en la iglesia de San Nicolás de la Villa, era hijo de Rafael María Camacho y Vela, de 48 años, y de doña Ramona Cadenas y Arocena, de 36 años, casados en San Miguel ocho años atrás. Como reza la partida bautismal, sus abuelos paternos fueron Rafael Camacho y María Josefa Vela y, los maternos, Manuel Cadenas y María de la Concepción Arocena.⁴

Según consta en los libros de matrícula del IEM “Séneca”, en 1844 Camacho Cadenas fue inscrito a la edad de once años para realizar el Bachillerato. Tras aprobar el primer curso (1844-45) y dejar un año en blanco, los retoma durante los dos siguientes (1846-47 y 1847-48), abandonándolos de nuevo durante una década. Probablemente la causa radique en que en 1850 entró de meritorio en el Ayuntamiento cordobés, donde en 1861 sabemos que ocupaba el puesto de oficial 5º de su Secretaría.⁵

La siguiente noticia que tenemos de nuestro biografiado es del 20 de octubre de 1857, fecha en que su madre, ya viuda, solicitó en el Ayuntamiento cordobés se reconociera a su hijo la hidalguía que habían gozado el padre y el abuelo del muchacho, así como que éste fuese empadronado en el libro de nobles de la ciudad.⁶ La solicitud fue pasada a la sección de Archivo del cabildo municipal. El informe de su responsable se mostró de acuerdo con la petición al estar probada la filiación y nobleza del aspirante, solicitando a la corporación que, “en ejercicio de las facultades que le están concedidas por varias reales provisiones, que la última sobrecarta se expidió en Madrid a 22 de octubre de 1731”, se le admitiera al estado noble y se le inscribiera en el libro de hijosdalgo.⁷ La corporación municipal, en su reunión de 5 de noviembre de 1857, se mostró de acuerdo⁸, y ese mismo día Anacario Camacho era inscrito en el libro de nobles de la ciudad.⁹

² Agradezco al Sr. Herrera Mesa la información al respecto y a don Manuel Nieto Cumplido, canónigo archivero de la catedral de Córdoba, las facilidades dadas para la consulta del manuscrito.

³ La peripecia vital del cordobés Anacario Camacho la hemos reconstruido a través de los documentos conservados en el Archivo Histórico Nacional de Madrid (AHN), el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares (AGA), el Archivo Municipal de Córdoba (AMCO) y el Instituto de Enseñanza Media (IEM) “Séneca” de esta última ciudad.

⁴ Iglesia de San Nicolás de la Villa, Córdoba, libro de bautismos 13, fol. 20.

⁵ AHN, Ultramar, 456, expediente 11: Expediente personal del ayudante de montes don Anacario Camacho y Cadenas. 1877.

⁶ AMCO, Caja 51, expediente 591: Petición de doña Ramona Cadenas de Llano. Córdoba, 20 de octubre de 1857.

⁷ Ibid.: Informe de la sección del Archivo del Ayuntamiento. Córdoba, 22 de octubre de 1857.

⁸ AMCO, Libro 381: Actas capitulares de 1857.

⁹ AMCO, Libro 774: Libro y abecedario de todas las personas que se han recebido por la ciudad a la posesión de Hijodalgo, desde el año pasado de 1600 en adelante, fol. 6v.

Desconocemos la finalidad de tan extemporánea solicitud, sin duda un mero prurito social ya que las distinciones de nobleza y privilegios adjuntos habían sido abolidas por el régimen liberal. Ya reconocido como “hijodalgo”, el oficial 5º de la Secretaría del Ayuntamiento cordobés decidió reiniciar sus estudios. En efecto, el 23 de enero de 1858 Camacho Cadenas se matriculaba, a la edad de 24 años y ya fallecido su padre, en la recién creada Escuela de Agricultura¹⁰, cuyas enseñanzas se cursaban en el Instituto Provincial de Córdoba. Tras finalizar los cuatro cursos de la carrera, los días 21 y 23 de octubre de 1861 realizó y superó el examen para la obtención del título de Agrimensor y perito tasador de tierras. A la vez, y cursando el cuarto año de Agricultura, y ya con 27 de edad, Anacario Camacho retoma sus estudios de Enseñanza Media en el citado Instituto Provincial de Córdoba (cursos 1860-61 y 1861-62), que culmina con éxito el 23 de junio de 1862, momento en que realiza el examen para obtener el título de Bachiller en Artes con la calificación de Sobresaliente.

Dos meses después de su graduación, exactamente el 1 de septiembre de 1862, Anacario Camacho presenta su dimisión del puesto que ocupaba en el Ayuntamiento cordobés, argumentando haber obtenido una colocación que le ofrecía “más ventajas y porvenir”.¹¹ Su expediente personal conservado en el Archivo Histórico Nacional nos la desvela: pasó al servicio de una empresa particular de caminos. En ésta y en otras de minas estuvo hasta 1871, en que cesó por disolución de la compañía. Luego trabajó en Córdoba como agrimensor libre hasta junio de 1872, fecha en que entró al servicio del marqués de la Vega de Armijo, uno de los mayores latifundistas de la provincia de Córdoba.¹²

Aquí se encontraba cuando leyó, en la *Gaceta* del 5 de mayo de 1870, la convocatoria por parte del Ministerio de Ultramar de la provisión mediante concurso oposición de ocho plazas de peritos de Montes con la categoría de ayudantes y dotación de 6.000 pesetas anuales con destino en las Islas Filipinas. No se lo pensó mucho, pues el día 14 de dicho mes elevaba una instancia al citado Ministerio.¹³

Anacario Camacho debía de tener cierto grado de amistad con el político cordobés don Ángel Avilés Merino, puesto que con fecha de 20 de diciembre de 1870 el primero escribió al segundo una carta en la que, encabezada con un “Mi querido Ángel”, le

¹⁰ El fin de esta Escuela era superar, mediante la formación técnica de peritos, aperadores y capataces, el atraso secular que presentaba la agricultura en la provincia cordobesa, en la que todavía pervivía el uso del arado romano. Creada por Real Orden de 9 de diciembre de 1857, su director fue el catedrático de Historia Natural del Instituto Provincial de 2ª Enseñanza don Fernando Amor y Mayor (1822-1863). Sobre la creación de la Escuela de Agricultura y sus vicisitudes véase LUQUE BALLESTEROS, Antonio, *Entre el vapor y el arado romano: élites, instituciones y difusión del cambio técnico en la Agricultura: Córdoba, 1780-1870*. Córdoba, Universidad de Córdoba, 2004, especialmente pp. 205 y ss. Asimismo, AMOR Y MAYOR, Fernando, *Discurso leído en la solemne apertura de la Escuela Elemental de Agricultura de Córdoba*. Córdoba, Imprenta y litografía de D. Fausto García Tena, 1858.

¹¹ AMCO, Caja 1277: Instancia de Anacario Camacho y Cadenas. Córdoba, 1 de septiembre de 1862. La renuncia le fue aceptada dos días después.

¹² Para la figura de Antonio Aguilar y Correa, marqués de la Vega de Armijo, véase ESPINO JIMÉNEZ, Francisco Miguel, *Todos los hombres de Isabel II: diccionario biográfico de los protagonistas del reinado en Córdoba*. Córdoba, Diputación de Córdoba, 2009, pp. 28-39.

¹³ AHN, Ultramar, 456, expediente 11: Expediente personal del ayudante de Montes don Anacario Camacho y Cadenas. 1877.

rogaba le hiciese el favor de recoger en el Ministerio de Ultramar el título de Perito agrícola que había enviado hacía ya siete meses. Así lo hizo Avilés Merino, tal como consta en una certificación de 17 de junio de 1871.¹⁴

No fue sino dos años después -exactamente el 23 de septiembre de 1873- cuando el gobierno de la I República nombró a Camacho Cadenas Ayudante 4º de Montes en las Islas Filipinas con un sueldo anual de 1.500 pesetas y 3.000 de sobresueldo. Con el nombramiento en su poder, el perito cordobés se trasladó a Cádiz, donde el 25 de noviembre de dicho año embarcó en el vapor *León* hacia Manila. Una vez en la “perla del Oriente”, tomó posesión de su empleo el 15 de enero de 1874, siendo encargado del 3º subdistrito forestal de las Visayas, con residencia en Calapan, en la isla de Mindoro. Dicho subdistrito comprendía las islas de Mindoro, Marinduque, Romblón, Tablas y Sibuyán, quedando a sus órdenes los guardas mayores residentes en Gasan, en la isla de Marinduque, y en Romblón, en la isla del mismo nombre, los cuales tenían a su cargo, el primero, la isla de Marinduque y, el segundo, la comarca que englobaba las islas de Romblón, Tablas y Sibuyán.¹⁵

Tiempo después, exactamente el 12 de abril de 1877, fue ascendido a Ayudante 3º de Montes con un sueldo de 2.000 pesetas.¹⁶ Un año más tarde -el 6 de abril de 1878- el gobernador de Filipinas le nombró Ayudante 3º agregado a la Comisión de la Flora y Estadística Forestal, con residencia en Manila y un sueldo de 2.500 pesetas, bajo el mando de su director el ingeniero jefe don Sebastián Vidal.¹⁷

Un accidente vino a cambiar el destino del perito agrícola cordobés. El mismo año de su último ascenso fue atacado y herido en la isla de Negros por varios indígenas cuando se disponía a medir y levantar el plano de unos terrenos del Estado, siendo afectado sobre todo el hígado. Con el fin de restablecerse, pidió cuatro meses de licencia para trasladarse a la Península. Concedidos el 21 de febrero de 1880, embarcó en Manila el día 18 de abril en el vapor *Victoria*, llegando a Cádiz el 26 de mayo, desde donde se trasladó a Córdoba.

Parece ser que el tratamiento médico no surtía efecto, ya que el 9 de agosto de 1880 el convaleciente solicitó una ampliación de ocho meses de la licencia para

¹⁴ Ibidem. Ángel Avilés Merino (Córdoba 1842-Madrid 1924) ocupó altos cargos en la Administración, entre ellos el de secretario particular del que fuera varias veces ministro de Ultramar don Adelardo López de Ayala, diputado a Cortes por Puerto Rico y Director General de Administración Civil de las Filipinas, cargo este último para el que fue nombrado en 1893. Vuelto a España, fue concejal del Ayuntamiento de Córdoba, institución a la que legó su biblioteca. Véase al respecto ÁLVAREZ MAESTRE, María del Valle, “Fondos para el estudio de Filipinas en la Biblioteca Municipal de Córdoba”, en *El lejano Oriente español: Filipinas (siglo XIX)*. Sevilla, Capitanía General de la Región Militar Sur, Cátedra General Castaños, 1997, pp. 169-182.

¹⁵ Certificación del ingeniero inspector don Ramón Jordana. Manila, 3 de marzo de 1874. En AGA, Hacienda, Caja 19202: Expediente promovido por doña Adelaida Alfaro Cantarero, viuda de Anacario Camacho y Cadenas, sobre la pensión de viudez concedida por el Montepío de Ultramar.

¹⁶ En otra certificación el sueldo aparece en pesos: 400 anuales de sueldo y 800 de sobresueldo. Estas cantidades fueron aumentadas, por Real Orden de 16 de noviembre de 1877, a 500 y 900 respectivamente.

¹⁷ AHN, Ultramar, 456, expediente 11: Expediente personal del ayudante de Montes don Anacario Camacho y Cadenas. 1877.

permanecer en España. Únicamente -resolución del día 13 de dicho mes- se le concedieron dos más. Ante ello y si no quería perder su empleo, la solución estaba en realizar una permuta de plaza con algún otro perito agrícola destinado en la Península. El candidato, tal como se expresa en la instancia elevada por Anacario Camacho al Ministerio de Ultramar fechada en Málaga a 19 de octubre de 1880, fue José Ferro y Bugallo, Ayudante 2º de Montes destinado en el distrito forestal de dicha localidad. No habiendo inconveniente ni por el Ministerio de Ultramar, al que estaba vinculado Camacho Cadenas, ni por el de Ultramar, al que lo estaba Ferro Bugallo, la permuta fue aprobada en enero de 1881. El día 4 de este mes el primero recibía el nombramiento de Ayudante 2º de Montes y sueldo de 1.500 pesetas anuales con destino al distrito forestal de Málaga, del que tomaba posesión el 1 de febrero de 1881, tan sólo diez días después de haber contraído matrimonio, a sus 47 años de edad, con Adelaida Alfaro Cantarero, una cordobesa cinco años menor que él y residente en la capital hispalense, matrimonio del cual no hubo descendencia.¹⁸

En la ciudad malacitana desarrolló la mayor parte de su carrera profesional, ya que, aunque el 3 de marzo de 1887 fue destinado al distrito forestal de Córdoba, el 24 del mismo mes, y sin que se indiquen las razones, fue trasladado nuevamente al de Málaga. Aquí estuvo hasta que el 18 de mayo de 1895 fue destinado al distrito forestal de Sevilla, donde tomó posesión el 10 del mes siguiente. En su domicilio de la calle Cid número 31 de la capital hispalense y a la edad de 65 años le sorprendió la muerte el día 29 de septiembre de 1898, motivada, según su partida de fallecimiento, a “fiebres perniciosas”, siendo enterrado en el cementerio de San Fernando.¹⁹

Aspectos temáticos del viaje

Anacario Camacho y Cadenas realizó el viaje a Manila en 1873, tan sólo cuatro años después de la apertura del canal de Suez. Hasta entonces, la conexión de España con Filipinas se realizaba a través de la antigua ruta oriental de la India portuguesa: rodeando el cabo de Buena Esperanza, los veleros surcaban las aguas del océano Índico en un viaje que solía durar por término medio unos ciento treinta días.

La inauguración del canal de Suez el 17 de noviembre de 1869 abrió, pues, una nueva vía de comunicación entre España y Filipinas, en la que el viaje se reducía a poco más de un mes (el perito cordobés realizó el suyo en cincuenta días). Esta nueva línea se inició primeramente por una compañía francesa denominada *Mensajerías Marítimas* (antes *Imperiales*) y, desde junio de 1873, por la sociedad anglo-vasca *Olano, Larrinaga y Cía*.²⁰ Los buques de esta consignataria salían de Liverpool cada cuarenta

¹⁸ El enlace matrimonial tuvo lugar en la sevillana parroquia de la Magdalena el día 20 de enero de 1881, según consta en el correspondiente libro 26 de matrimonios, fol. 259v. La falta de descendencia se deduce del testamento que firmó Anacario Camacho en Málaga el día 5 de julio de 1884. Traslados de la partida de matrimonio y del testamento en AGA, Hacienda, Caja 19202: Expediente...

¹⁹ Partida de fallecimiento. Sevilla, 30 de septiembre de 1898. En AGA, Hacienda, Caja 19202: Expediente...

²⁰ SALOM COSTA, Julio, “El Mar Rojo en las comunicaciones con Extremo Oriente ibérico en el siglo XIX: estado de la cuestión”, en Francisco de Solano et alii (eds.), *Extremo Oriente ibérico: investigaciones históricas: metodología y estado de la cuestión*. Madrid, CSIC; AEI, 1989, pp. 523-539. En cuanto a la compañía francesa y las tarifas especiales que hacía a los empleados civiles y militares españoles con destino a Filipinas, véase FERNÁNDEZ GOLFÍN, Luis, *Diario de un viaje*

días; tocaban en Cádiz y Barcelona para recoger carga, correspondencia y viajeros; hacían escala en Port Said, Suez, Adén, Punta Gales (en la isla de Ceilán, al sur de Colombo) y Singapur antes de rendir viaje en Manila.²¹ En un buque de esta compañía, el vapor *León*, embarcó Camacho y Cadenas en el puerto de Cádiz el 25 de noviembre de 1873 a fin de tomar posesión de su cargo de Ayudante 4º de Montes en las Islas Filipinas.

Durante el viaje a su destino Anacario Camacho reflejó sus vivencias en un cuaderno que desafortunadamente no nos ha llegado completo, pues acaba de forma abrupta. Iniciado el día mismo de su salida del puerto de Cádiz la tarde del 25 de noviembre de 1873, no sólo recoge los avatares de los cincuenta días de singladura sino también las impresiones del país en el que iba a residir durante seis años. A lo largo de sus treinta páginas manuscritas, su autor nos ofrece algunos datos, bien que escasos, sobre la vida a bordo. En primer lugar, los mareos que sufre nada más iniciarse la navegación, lo que denota que el perito cordobés era un hombre de tierra adentro poco habituado a la navegación marítima. Debió de pasarlo realmente mal en el golfo de Lyon, donde un mar embravecido causó daños en el barco: no sólo rompió el timón sino que una ola penetró en el camarote que ocupaban varios misioneros que se dirigían a las Filipinas arrastrando una litera y dos vacas de los chiqueros. Este temporal debió aumentar sus temores cuando, semanas después, inició la travesía del mar de la China, recordando que allí naufragaron 46 barcos hacía bien poco.

La monotonía del viaje -del cual sólo señala el oficio de varias misas y las condiciones climatológicas- fue rota el día 24 de diciembre, en la que hubo misa del gallo y, luego, cena especial y animado baile. Cuatro días después, en la noche de la onomástica de los santos inocentes, se representó una comedia bufa escrita por uno de los pasajeros. Resulta chocante que alguien que seguramente por vez primera subía a bordo de un barco sea tan parco en noticias referentes a la vida diaria, probablemente fruto de un escaso espíritu observador y poco detallista. Revelador es el hecho de que destaque dos veces un mismo e insignificante hecho: el intento de dos vapores de las Mensajerías Francesas, uno en el Mar Rojo y otro a la salida de Singapur, de sobrepasar al vapor *León* en una competencia que a Anacario Camacho le parecía un riesgo por el peligro de que estallaran las calderas.

Pero sin duda lo más relevante del relato son las descripciones de los lugares donde el buque hizo escala: Barcelona (del 28 al 30 de noviembre), Malta (del 4 al 9 de diciembre), Adén (21 de diciembre), Punta Gales (29 diciembre), Singapur (6 de enero) y Manila (13 de enero). Los apuntes que nos deja Camacho Cadenas nos muestran a una persona más interesada en los aspectos urbanos y naturales que en los culturales. Así, en la capital de Malta -donde el navío realizó una parada técnica de cuatro días a fin de reparar el timón- resalta el orden y la seguridad pública, típica -según él- de los países de colonización inglesa; la residencia del gobernador, antiguo palacio de los Grandes Maestros de la Orden Hospitalaria de San Juan de Jerusalén y hoy palacio presidencial;

de Madrid a Manila por Barcelona y Marsella en 1871. Binondo, Imp. de la Revista Mercantil, 1871, pp. 74-75.

²¹ GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, Ramón, en colaboración con Federico Moreno y Jerez, *Anuario filipino para 1877. Segunda edición del Manual del viajero en Filipinas*. Manila, Establecimiento Tipográfico de Plana y Compañía, 1877, p. 108.

el lujoso edificio de la Bolsa, el inmenso silo para almacenar trigo o la iglesia de San Juan. En Città Vecchia, la antigua capital maltesa, el viajero cordobés admira las catacumbas en las que se refugiaron los cristianos durante las persecuciones. Por otra parte, la entrada en el canal de Suez da pie a nuestro viajero para describir no sólo el pago de los derechos de tránsito del buque sino también para realizar un personal juicio crítico de tan publicitada obra de ingeniería, aunque reconoce que, gracias a ella, se ganaba tiempo respecto al ferrocarril que unía Alejandría con Suez. En Adén destaca las cisternas excavadas en la roca para el abastecimiento de agua. Y por último, en Manila resalta las murallas de la ciudad, los conventos, de los que el de Santo Domingo le parece el más hermoso, los paseos, las amplias viviendas con patio central y cierres de celosías en los corredores para los temporales, fondas, cafés, etc.

Cabe señalar el hecho de que, al describir la capital maltesa, Camacho Cadenas comete una doble confusión, que delata su escasa formación académica: menciona haber visto en el palacio del gobernador una carroza que usó “José Napoleón”, cuyo sepulcro, añade posteriormente, se halla en la iglesia de San Juan. En el primer caso el viajero cordobés confunde a los hermanos Bonaparte, ya que fue Napoleón, por entonces general, y no José -rey de España entre 1808 y 1813- quien realmente la usó durante los días que permaneció en la isla tras liderar su conquista en 1798; en el segundo caso, confunde a los Orleáns con los Bonaparte, ya que quien realmente está enterrado en la citada iglesia es Luis Carlos de Orleáns, conde de Beaujolais, fallecido en Malta el 29 de mayo de 1808) y hermano de Luis Felipe de Orleáns, rey de Francia entre 1830 y 1848.²² José Bonaparte nunca tuvo relación alguna con la isla mediterránea ni fue enterrado en la iglesia de San Juan, pues, fallecido en Florencia el 28 de julio de 1844, fue inhumado en la basílica de la Santa-Croce, donde estuvieron sus restos hasta que en 1862 su sobrino Napoleón III ordenó su traslado a Los Inválidos de París. ¿Leyó correctamente Anacario Camacho el epitafio de la tumba o se limita, como intuimos, a transmitir una información escuchada ante el monumento funerario o tergiversada por él mismo al no entender el idioma maltés, una especie de italiano aproximativo y poco claro?

Si de las descripciones de los lugares visitados pasamos a las observaciones realizadas sobre las costumbres y aspecto de sus habitantes, las reflexiones vertidas en su cuaderno de viaje nos muestran los prejuicios y falta de empatía de Camacho y Cadenas por culturas para él totalmente ajenas y absolutamente ignotas. Así, la población de Malta le parece de aspecto triste y sombrío; las mujeres de Port Said hacen bien en mostrar tan sólo los ojos, “pues probablemente ni su color ni sus formas tendrán nada de admirar”. Unas fotografías que ofrecen en venta unos mercaderes ambulantes que suben a bordo en el puerto egipcio citado le parecen “deshonestas, donde se reflejaba el refinamiento voluptuoso francés”. Si no miente, él sólo adquirió un plano del canal de Suez y una fotografía de la fuente de Moisés. En cambio, en Punta Gales, los indígenas que subieron a bordo ofreciendo sus servicios de lavandería le causaron una honda impresión por su aspecto “amaricado” (sic), impresión que le dio también la visión de algunos hombres durante su visita a la ciudad. Y durante su paseo por Singapur el ayudante de montes cordobés observó casas de prostitución, mas por lo que escribe da la impresión de no parecerle mal su existencia si las mujeres fueran guapas. No de otro modo cabe interpretar su afirmación de que “el género es repugnante por lo

²² Datos sobre el conde de Beaujolais y su sepultura en nota 34.

feo”, pero, en cambio, se admira de que una alemana y una italiana estuvieran haciendo “el agosto” por su hermosura.

La belleza y la fealdad están muy presentes en las descripciones que hace Anacario Camacho de las distintas razas humanas. Durante su visita a Singapur la raza india le parece esbelta, todo lo contrario a la china, cuyos representantes afirma ser muy feos. Pero donde los prejuicios culturales del viajero cordobés se hacen más evidentes es en la descripción de los tipos humanos de la multiétnica Manila. Aquí, los indios filipinos son descritos como indolentes y “cortos de capacidad”, y las filipinas “muy feas y de color de membrillo cocido”; la raza china, aunque más activa, laboriosa e inteligente que la indígena, es feísima; y las boticas que regentan los chinos son tan “sucias y repugnantes” como ellos mismos. También “feos y repugnantes” le parecen los cocheros de la multitud de carruajes existentes en Manila, “que superan al doble que en Madrid”. Con estas percepciones no es de extrañar la mala impresión que le causara el país al que llegaba para trabajar como ayudante de Montes, “donde la civilización y costumbres son rudimentarias, la alimentación mala y, los medios, pocos o ningunos”. Para completar cuadro tan deprimente Camacho Cadenas agrega “la existencia de salvajes antropófagos no reducidos en los bosques, y los desembarcos frecuentes de piratas moros en las costas que acometen a pueblos de escaso vecindario y usan saetas envenenadas”.

Frente a esta falta de empatía respecto al otro, al diferente, le invade la nostalgia de su patria. Así, las mujeres de Malta, que llevan la cara cubierta por una mantilla, le recuerdan las “antiguas tapadas” españolas. A la llegada a Port Said, la barca que traslada al pasaje del vapor a tierra le evoca las de Córdoba, y el panorama que le ofrece el paisaje de dicho lugar lo compara con el de las huertas de Sierra Morena. Por último, y ya en Manila, el teatro de esta ciudad le traerá el recuerdo del de su ciudad natal.

Aparte de estas evocadoras impresiones, el relato de Anacario Camacho no contiene pasajes realmente poéticos sino más bien, como hemos visto, descalificadoras y cargadas de prejuicios. Hay algunas alusiones a hechos políticos, pero sin mostrar el mínimo interés en ellos, tal y como nos trasluce su falta de comentarios al respecto. Así, al poco de salir de Cádiz anota que, tras doblar “el cabo de Gata y, con objeto de huir de Cartagena, temiendo ser apresados, dimos un rodeo de diez leguas”, alusión velada a la insurrección cantonalista de Cartagena estallada el 12 de julio de ese año. En Singapur, exactamente el día 6 de enero de 1874, se entera de que el duque de la Torre había asumido la presidencia del gobierno español. Y en Filipinas observa -sin preguntarse el porqué ni hacer consideración alguna sobre el descontento de los ilustrados filipinos por no haber extendido los gobiernos peninsulares a la colonia las libertades septembrinas- que “desde los sucesos de Cavite [*enero de 1872*] hay en Manila un regimiento entero de artillería, en que clases y soldados son españoles”. La única alusión crítica la realiza a la vista de la multitud de procesiones religiosas y fiestas de pólvora, “de lo cual cuidan los frailes de fomentar y sostener para tener al indio entretenido, única manera de hacerle olvidar su dependencia”.

Con las negativas y peyorativas reflexiones citadas no nos extraña que el perito agrícola ayudante de Montes don Anacario Camacho y Cadenas, aprovechando su convalecencia en España, decidiera no regresar de nuevo a las Filipinas a pesar del sobresueldo que tenían los funcionarios destinados en Ultramar, recurriendo al expediente de una permuta con un colega de profesión.

DIARIO DEL VIAJE A MANILA DE DON ANACARIO CAMACHO Y CADENAS (22 de noviembre de 1873 - 13 de enero de 1874)²³

El 22 de noviembre de 1873 salí de Córdoba para Cádiz, adonde llegué a las doce de la noche del mismo día. El 25, despedido de mis amigos, me trasladé a bordo mediante el caro transporte que es común en Cádiz. El vapor *León*, que estrenamos, está construido en Sunderland por el ingeniero George Clark y es propio de Olano, Lariñaga y Compañía. Es un buen buque; anda diez millas por hora, término medio; mide noventa y siete metros de largo, diez de ancho y doce de altura o puntal; carga 3.600 toneladas y su fuerza es de 300 caballos efectivos o 1.500 nominales; su máquina, de alta y baja presión; su aparejo, de bergantín redondo, lleva una elegante y espaciosa cámara de popa con camarotes de a cuatro hileras, baño, piano, escusado, repostería, bodega, cocina, etc. Otra cámara de proa más sencilla y corta con camarotes de a cuatro hileras y, después, los cuartos de tercera en la misma proa, relojes, espejos elegantes, vaseras, etc., pudiendo llevar doscientos pasajeros cómodamente alojados; su tripulación, con el capitán y pilotos, es de setenta y ocho hombres, entre ellos el médico, que va provisto de botiquín; es natural de Cádiz y el capitán de Bilbao. Los pasajeros fuimos cien, entre ellos tres misioneros, un gobernador para Manila, otro para Mindanao y otras personas notables; también había varios individuos bastante inútiles o nulos y no pocos republicanos intransigentes.

A las cuatro de la tarde del 25, cuando estábamos comiendo, levaron anclas con rumbo al Este en buen tiempo. A las nueve de la noche vimos el faro de Tarifa y durante ella pasamos el estrecho de Gibraltar sin accidentes, movimientos ni mareos. Por la mañana vimos las costas de Almuñécar, Motril y Adra y después los picos de Sierra Nevada. A las cuatro de la tarde doblamos el cabo de Gata y, con objeto de huir de Cartagena, temiendo ser apresados, dimos un rodeo de diez leguas.²⁴ A las nueve de la noche doblamos el cabo de Palos con buen mar y a las cuatro de la mañana del 27 pasamos el cabo de San Martín; a las ocho vimos las costas de Ibiza a estribor y comenzamos a entrar en el golfo de Valencia, donde ya empezó el cabeceo del buque y los mareos de los tripulantes, entre ellos yo. A las ocho de la noche vimos el faro de las islas Columbretes y, a las ocho de la mañana del 28, anclamos en el hermoso puerto de Barcelona.

Por la muestra que ofrecía el golfo de Valencia, comprendí lo que es el mar cuando dice allá voy; y que un vapor contrarresta a duras penas sus furias. Salté en tierra y vi algo de Barcelona, que es bellísima, extensa y severa, dominada por Montjuich en medio de un mar de palos de buques que había anclados, entre ellos algunos blindados nacionales y extranjeros. En Barcelona no corre la calderilla decimal de pesetas ni aun en los estancos. Se recibió el resto de los pasajeros y el 30, previas

²³ Archivo de la catedral de Córdoba, Sección Obras Pías, Caja 1005. Para una más cómoda lectura hemos modernizado grafías, signos de puntuación y nombres propios de lugares (v.g. Singapur por Singapore, Lyon por Lión) y personas (La Valette por Lavalette).

²⁴ La división interna de los republicanos federales, en el momento en que Francisco Pi y Margall ascendió a la presidencia de la I República el día 11 de junio de 1873, condujo a la proclamación del cantón de Cartagena el día 12 de julio, apoderándose los insurrectos de la flota naval apostada en el puerto. Después de seis meses de asedio, el 12 de enero de 1874, cuando la República había sido ya sustituida por un gobierno provisional al mando del general Francisco Serrano, duque de la Torre, el general José López Domínguez consiguió la rendición de la plaza.

muchas visitas curiosas de barceloneses, entre ellas las del general Turón²⁵, emprendimos la marcha a las seis de la tarde también cuando estábamos comiendo, con mar un poco picada y vientecillo sospechoso.

Noviembre 30. El viento fue arreciando bastante a medida que entrábamos en el golfo de Lyon; a la madrugada del 1º de diciembre se convirtió en huracán y la mar se alborotó en grande. Los movimientos de proa a popa y de babor a estribor se hicieron durísimos y grandes y todos nos mareamos, vomitando hasta la primera leche. El buque luchaba con el temporal y en una sacudida se rompió el timón. Entonces llegó al maximum nuestro apuro porque el buque no podía gobernar. Una ola entró por proa, rompió los tableros del camarote donde estaban los misioneros, se llevó una litera, anegó la cámara y arrebató dos vacas de sus chiqueros. Subí sobre cubierta y quedé estupefacto al ver el aspecto que presentaba el mar, cuyas olas amenazaban tragarnos y entraban por las bandas de uno a otro lado.

Como pudieron amarraron el timón con cadenas y sólo andábamos a milla por cada cuatro horas, por ser el viento contrario. Dos veces se intentó volver a Barcelona y fue imposible; así estuvimos cuarenta horas, hasta el 2 de diciembre al medio día, en que el viento fue amainando y tranquilizándose el mar a medida que se salía del golfo. Esta circunstancia nos hizo dirigirnos de arribada a Malta, adonde llegamos el 4 por la noche a las doce, habiendo pasado el día 3 a la vista de las costas de Córcega y Cerdeña y el siguiente por la isla Palentaria [*sic*]²⁶, bastante estéril, cuya población divisamos claramente.

El 5 por la mañana madrugamos para ver Malta, pues a nuestra llegada sólo pudimos ver su magnífico faro. Sorprendido quedé al ver su extensa bahía rodeada de siete u ocho poblaciones amuralladas, fortificadas y artilladas, la multitud de buques en la mayoría ingleses y los infinitos botes brindando al desembarque en medio de sol brillante y cielo despejado. Habíamos contado ya ahogarnos; y a los tres días despertábamos en un edén.

Saltamos en tierra y visitamos la población, que es una de las veintisiete que constituyen la isla hoy sujeta a la dominación inglesa²⁷. Reside en ella el gobernador, su guarnición actual es de cinco batallones de línea de setecientas plazas y mil y quinientos artilleros; hay sus polisman que cuidan del orden y protección que, como acostumbran los ingleses, es admirable y ofrece completa seguridad personal.

²⁵ El teniente general don José Turón y Prats era en ese momento general en jefe del ejército de Cataluña (*Gaceta de Madrid*, decreto de 14 de septiembre de 1873) y capitán general de Cataluña (*Gaceta de Madrid*, 27 del mismo mes y año).

²⁶ Anacario Camacho debe referirse a la isla Pantelaria, en italiano Pantelleria, isla de origen volcánico situada al sur de la de Sicilia, perteneciente políticamente a Italia.

²⁷ La isla de Malta fue cedida en 1530 por Carlos V a los caballeros de la Orden hospitalaria de San Juan de Jerusalén, más conocida desde entonces como Orden de Malta. Nacida en el siglo XI en el marco de las Cruzadas, esta institución conservó la soberanía de la isla hasta 1798, en que se apoderó de ella el general francés Napoleón Bonaparte. Dos años después, y en el contexto de las guerras napoleónicas, cayó en manos de los ingleses, cuyo dominio informal fue reconocido internacionalmente por el tratado de paz de París de 1814. El 21 de septiembre de 1964 Malta obtuvo la independencia dentro de la Commonwealth y más tarde, en 1974, se transformó en república.

La ciudad está escalonada por graderías de piedra de una calle a otra; hay muchísimas calles embaldosadas del todo, algunas llanas, alumbrado de gas, alcantarillado, teatros, cafés y cuanto puede apetecerse en una ciudad civilizada. Los hombres usan trajes europeos, las mujeres vestidos negros y mantilla de seda negra que, a modo de rebocillo, les tapa la cara casi del todo por medio de una jareta, presentando el aspecto de nuestras antiguas tapadas.

El teatro principal está arruinado por un incendio; pero existen sus muros exteriores de piedra blanca ornamentados según el orden corintio. Medirá cien metros de largo y en cada lado hay treinta columnas de veinte metros de altura de una perfección admirable.

Otro edificio notable es el palacio del Gran Maestre de la Orden, La Valette²⁸, hoy residencia del gobernador; en él se conservan tapices tejidos hace trescientos años que parecen intactos en el salón de sesiones de los grandes maestros, que los ingleses han dejado tal como estaban; y el salón de la armería, de ochenta metros de largo por diez de ancho y doce de alto, dividido por columnas en tres naves y adornado con unos cuatrocientos guerreros (maniqués) a cuatro filas ostentando las armaduras, cascos, broqueles y armas de su tiempo. Entre ellos descuella uno gigante de siete y medio pies de altura, cuyo capacete de hierro pesa cuarenta libras; las paredes están cubiertas de armas de todas clases y fechas ordenadamente, y se conservan bajo urnas de cristal bulas del Papa y autógrafos y pragmáticas de Carlos V.

Malta está situada sobre rocas calizas, amurallada y escalonadas las calles a excepción de dos o tres que son llanas por correr sobre la cresta superior en sentido de Norte a Sur, y están arrecifadas²⁹ en el centro para los carruajes y embaldosadas sus aceras para los de a pie. Todos sus edificios son de piedra desde los cimientos hasta las cornisas, y de sillería aplantillada los edificios notables como el teatro, el palacio La Valette, el parque, el gimnasio militar, la bolsa, etc.

En general la población presenta un aspecto triste y sombrío, pues aunque sus calles son anchas de veinte metros para arriba, sus edificios son muy altos y entra poco sol. (Otra debe ser la causa de su aspecto triste).

Hay infinitos coches de plaza y de particulares distinguiéndose los de los ingleses por el lujo de sus tres.³⁰ Existen muchísimas tiendas de cuantos objetos europeos hay: bazares elegantes, sombrererías, peluquerías, zapaterías, platerías, etc. Y es tanto el número de palacios de esmerada construcción y riqueza que me creí transportado a la antigua Roma, puesto que ni en Madrid los he visto tan acabados.

²⁸ Jean Parisot de la Valette, gran maestre de la Orden de Malta entre 1557 y 1568, año en que falleció, ordenó la construcción de la nueva ciudad de La Valetta en 1566, tan sólo un año después de haber liderado la derrota de los turcos en el llamado Sitio de Malta.

²⁹ Arrecifar: empedrar un camino.

³⁰ Probablemente apócope de tresillo, un tipo de enganche ("enganche en tresillo") formado por tres caballos, de los cuales dos van en tronco paralelo unidos por una lanza y otro en solitario colocado delante y denominado guía o pericón. Este va enganchado a una vara de madera o metal que cuelga de la punta de la lanza y que recibe el nombre de balancín o volea.

El espacioso y lujoso edificio de la bolsa, cuyo pórtico es de ocho columnas de orden toscano, está decorado con el mejor gusto en su interior y fijos en carteles multitud de telegramas que diariamente recibe por el cable el Gobernador inglés.

Hay una plaza pública techada con armadura de hierro de unos ochenta metros de largo por sesenta de ancho, acristalada en sus costados y rodeada de una gran verja con cuartitos interiores para los vendedores y grifos con agua para el aseo, donde sólo se vende carne y pescado. En la parte más alta de la población está la escalera de bajada al silo, cubierta con una enorme losa con argollas. Este silo, que mide unos trescientos mil metros cúbicos, sirve para encerrar grano, precaución indispensable para alimentar a sus habitantes porque sus escasas y endebles tierras no producen más que para abastecer unos tres meses la población, y el resto del año tienen que vivir sus ciento cincuenta mil almas de frutos exteriores enviados por los ingleses. Se cosecha algún trigo, cebada, centeno, aceite, frutas y algodón. Hay propietarios inmensamente ricos, entre ellos, el que más, Sicolumna [*sic*]³¹, dueño de ciento cincuenta palacios y casas, que en la actualidad es acreedor del rey Víctor Manuel por sumas respetables que le tiene facilitadas. Hoy está construyendo un edificio asilo para alimentar y educar a sus expensas a todos los jóvenes pobres huérfanos de ambos sexos sin que retribuyan nada, cuyo pensamiento le honra sobremana.

Todos los plateros y joyeros al vender un objeto dividen su valor en dos secciones: una el intrínseco en peso, otra de la mano de obra, y de ese modo se sabe lo que uno compra. Esta práctica está mandado observar por los ingleses, que en todo se distinguen por su método y buena ordenación.

En cada esquina hay un polisman³² sin armas y se puede acudir a él para todo; así es que se puede llevar dinero en la mano sin temor de ser robado. También hay muchos clérigos protestantes y no pocos católicos, y frailes demandantes que van por las calles con sus hábitos. En las esquinas de las calles se conservan intactas las estatuas de los santos y aun de frailes erigidas por los católicos templarios, como también varias iglesias católicas, pues su tolerancia en la libertad de cultos es bien conocida.

La moneda corriente es el chelín inglés y la libra; la mayoría habla el idioma inglés y una mezcla de italiano, latín y español al cual llaman maltés. El franqueo de cartas para España cuesta dos reales.

Hay jardines en las plazas públicas y en las casas, pero muy pobres y sostenidos a fuerza de dinero y de inteligencia. No obstante vi un gran cedro de más de catorce varas de alto en el palacio La Valette, donde se conserva el coche o carroza de dicho señor de que usó José Napoleón más tarde, en el cual me metí por probarle y deduje sería de movimientos duros por su fortaleza y clase de muelles.³³

³¹ Se trata de Emanuele Scicluna, importante banquero, naviero y hombre de negocios maltés, dueño de una de las más importantes fortunas de su tiempo. El Papa Pío IX le otorgó el título de marqués en 1875. Sobre dicho personaje véase MICALLEF, John, *The Scicluna Saga, 1772-2008*. The Farsons Foundation, 2008.

³² Término derivado del inglés policeman, policía.

³³ José Bonaparte no tuvo relación alguna con Malta. Fue su hermano Napoleón quien conquistó la isla en 1798, marchando siete días después rumbo a Egipto. En el palacio de los grandes maestros, hoy palacio presidencial, existe la antigua carroza de Estado de los grandes maestros. Se cuenta que este

Entre las iglesias católicas es maravillosísima la de San Juan, en cuya fachada hay un reloj con tres esferas: una para la hora, otra para el día de la semana y otra para el mes. Tendrá unos cien metros de largo, cincuenta de ancho y veinticinco de altura, dividido en tres naves corridas sostenidas por pilares. La bóveda central, que es de cañón seguido, ostenta pinturas religiosas al fresco buenísimas. Las paredes de este templo son de piedra pulimentada con relieves de gran efecto, figurando cruces de Malta, coronas y mil adornos que literalmente las tapizan de arriba a abajo. En las capillas laterales hay esculturas bélico-religiosas del mejor gusto. Al extremo de la derecha se halla el sagrario, cerrado por una verja de plata de metro y medio de altura, y a un extremo de la izquierda de ella el sepulcro de José Napoleón Bonaparte, representado en escultura de piedra blanca recostado sobre su tumba.³⁴ Más adentro está la capilla del gran maestro La Valette. La nave principal termina en un presbiterio semicircular de un solo altar aislado, en donde se representa el bautismo del Salvador en dos esculturas hermosas de piedra blanca. Ante este altar hay otro suelto con frontal de plata que sirve para decir misa y sobre él se destaca un hermoso crucifijo de marfil

coche fue utilizado por el general Napoleón Bonaparte durante su breve estancia en la isla. Efectivamente, en lugar del escudo la carroza lleva la figura de Marienne, emblema de la revolución francesa. Probablemente en la explicación que recibiera de algún guía local, Anacario Camacho confundió a los hermanos Bonaparte. Agradezco la información a don Antonio Espinosa Rodríguez, director emérito del Museo Marítimo de Malta.

³⁴ Error del viajero cordobés, pues quien está enterrado en la iglesia de San Juan de Malta es el conde de Beaujolais (comunicación personal de don Antonio Espinosa Rodríguez). En cuanto a José Bonaparte, nacido en Ajaccio el 7 de enero de 1768, rey de Nápoles desde 1806 y de España entre 1808 y 1813, falleció en Florencia el 28 de julio de 1844, siendo inhumado en la basílica de la Santa-Croce; años después, en junio de 1862 y bajo el reinado de su sobrino Napoleón III, sus restos fueron trasladados a la iglesia parisina de Los Inválidos.

En cuanto a Luis Carlos de Orleans, conde de Beaujolais (París 1779-Malta 1808), era el hermano menor de Luis Felipe de Orleans (1773-1850), quien reinaría en Francia entre 1830 y 1848 bajo el nombre de Luis Felipe I. Ambos eran hijos de Luis Felipe (1747-1793), duque de Orleans, conocido como "Felipe Igualdad" por su apoyo a los revolucionarios franceses, a pesar del cual más adelante fue arrestado y conducido a la fortaleza marsellesa de San Juan junto a sus hijos Luis Carlos y Antonio Felipe de Orleans (1775-1807), este último duque de Montpensier. Tras la ejecución de "Felipe Igualdad" en 1793, sus dos citados hijos continuaron presos hasta que, en 1796, el Directorio propuso a Luis Felipe, nuevo duque de Orleans desde la muerte de su padre y enemigo del régimen, abandonar Europa a cambio de liberar a sus hermanos. Aceptado, en octubre Luis Felipe se estableció en Filadelfia, donde en febrero de 1797 se le unieron sus hermanos. Tras viajar por América y conocer el golpe de Estado de Napoleón Bonaparte (9 de noviembre de 1799 o 18 de Brumario), en 1800 regresaron a Europa, fijando su residencia en Londres, donde en 1807 murió el duque de Montpensier. Enfermo de tuberculosis y con el fin de buscar un clima más favorable, Luis Carlos se trasladó con su hermano mayor a Malta a mediados de mayo de 1808, falleciendo dos semanas más tarde (29 de mayo). Agradezco la información sobre el conde de Beaujolais a la profesora de la Universidad de Niza Anne Brogini.

Inhumado provisionalmente en la iglesia de Nuestra Señora de Liesse, sus restos fueron trasladados diez años más tarde a la "Capilla de Francia" de la iglesia de San Juan, antiguo templo conventual de la Orden de los Caballeros de Malta. En un muro de la citada capilla se colocó en 1819 una lápida conmemorativa de mármol blanco enmarcada por una corona tallada, el escudo de la Casa de Orleans y una musa llorando sobre una urna funeraria, obra de Augustin-Félix Fortin. Más tarde, en 1842, se añadió, por expreso deseo de su hermano mayor y ya rey de Francia Luis Felipe I, la figura reclinada del conde de Beaujolais obra de Jean Jacques Pradier, estatua yacente -de la que hay una réplica del mismo autor en el palacio de Versalles- de la que habla en su relato Anacario Camacho. Acerca de la tumba de Luis Carlos de Orleans véase ESPINOSA RODRÍGUEZ, Antonio, "The monument to the Count de Beaujolais". *Treasures of Malta*, Valletta, IV:3, summer, 2000.

como de un metro de altura, única efigie que hay en todo el templo, pues en ningún altar hay santos ni vírgenes como en nuestras iglesias.

Entre el macizo de las naves está la cómoda y lujosa escalera para subir al púlpito. Este es de forma cuadrangular como una cátedra.

El pavimento es de piedra pulimentada de colores, dividido en lápidas que cierran otras tantas sepulturas donde yacen esforzados españoles distinguidos en virtud, letras y armas del tiempo de las cruzadas. Estas lápidas presentan las armas, trofeos, epitafios y accidentes de los difuntos en correctísimos dibujos hechos por incrustaciones de piedra de color a manera de mosaicos.³⁵

Escasean las bancas y está admitido el uso de sillas y sillones. Bajo del pavimento hay un subterráneo igual al templo donde hay mausoleos [*del*] mejor gusto.

En Civita-vecchia [*sic*]³⁶, pueblo anexo a Malta y no lejano, existen las catacumbas que sirvieron de refugio a los cristianos en las persecuciones.³⁷ Son extensas, con varias hidas³⁸, que visité, donde yacen multitud de ellos en sus tumbas, tan bien conservados que parece se les va a oír hablar porque están como en lechos abiertos en la roca para adultos, para párvulos a manera de cunas, al par de baptisterios huecos de fogariles³⁹, etc.

Todas estas cosas tuve tiempo de verlas porque permanecimos anclados desde el 5 de diciembre hasta el 9 por la mañana para componer el timón que se rompió en el golfo de Lyon, cuya composición costó diez mil reales.

El día de la Purísima disparó la plaza varias salvas de honor y hubo grandes repiques de campanas en las iglesias cristianas.

³⁵ En efecto, en la catedral de San Juan, obra del arquitecto Gerolamo Cassar (1570), se hallan enterrados los grandes maestros y muchos cofrades de la Orden Hospitalaria de San Juan. La razón de ello estriba en que tal templo era la iglesia conventual de dicha orden militar. Véase al respecto ESPINOSA RODRÍGUEZ, Antonio, "El patrimonio cultural de la República de Malta: la co-catedral de San Juan de Malta". *Archivo Hispalense*, Sevilla, 261-266, 2003-2004, pp. 657-663.

³⁶ Civitavecchia es una población italiana de la región del Lacio, a unos 80 kilómetros al noroeste de Roma. En realidad, Anacario Camacho se está refiriendo a la maltesa Città Vecchia. Hasta el sitio de Malta por los turcos en 1565, la capital de la isla era Città Notabile. Cuando al año siguiente el gran maestre de la Orden de Malta, Jean Parisot de la Valette, ordenó construir la nueva capital que lleva su nombre, La Valetta, la anterior pasó a denominarse Città Vecchia, hoy Medina. Véase GARCÍA MARTÍN, Pedro, *Historia visual de las cruzadas modernas: de la Jerusalén liberada a la guerra global*. Madrid, Antonio Machado Libros, 2010, p. 129.

³⁷ En los anales del cristianismo Malta es célebre por el naufragio de San Pablo y las predicaciones de los apóstoles.

³⁸ Según la *Enciclopedia Espasa*, Hida o Hide es una antigua medida inglesa para la medición de terrenos, cuya cabida variaba, según las localidades, desde 60 a 100 acres, y luego se fijó oficialmente en 100 acres (40'47 hectáreas). Anacario Camacho la escribe sin hache (idas), lo que puede causar confusión en el lector del manuscrito. El conocimiento de esta medida inglesa se debería, sin duda, a sus estudios de agrimensura realizados en Córdoba.

³⁹ Fogaril: jaula de aros de hierro, dentro de la cual se enciende lumbre, y que se cuelga en sitio desde donde ilumine o sirva como señal.

En la noche del 5 descargó sobre nosotros una espantosa tormenta de granizos como nueces que rompieron algunos cristales del buque con un terrible huracán y muchos rayos, los cuales algunos cayeron en la población y a nuestro lado, causando la muerte de siete personas, y el agua corriendo a torrentes por sus empinadas calles arrastró cuanto encontraba [y] destruyó dos calzadas. Yo me hallaba a bordo donde nada acaeció. Esta tormenta debe ser la que el 15 hizo tantos estragos en Valencia.

El día 7, como domingo, se dijo misa a bordo por uno de los padres misioneros. El 8 [entró] en el puerto un transporte inglés con dos mil y quinientos hombres de tropa que venían de la India y quedé admirado al ver su tamaño y condiciones veleras, pues era un pueblo. La plaza saludó con treinta cañonazos.

El 9 a las siete de la mañana partimos para Port Said con la mar algo picada y viento fresco. El 10 y el 11 se tranquilizó y [el] 12 se sintió un calor de veinticuatro grados centígrados. Nada vimos en estos tres días más que cielo y agua; pero el 12 a mediodía aparecieron ya codornices posándose sobre las vergas en señal de la proximidad de la tierra. Y el 13 de madrugada llegamos a Port Said, entrando en el puerto a las seis de la mañana sin novedad alguna de vientos, molestias, mareos ni vómitos.

Port Said depende del virrey de Egipto, en cuyo territorio está situado, sin que por esto dejen los ingleses de ejercer su influencia y casi predominio como en todos los puertos. Aquí los hombres gastan los trajes de su país; las mujeres llevan, además del traje talar, una tela que desde las mejillas les cae hasta el vientre de mayor a menor con la que tapan la cara, sujeta a la cabeza como un bozal por una armadura en cruz que tiene un candado y muelle encima de la frente (de este modo sólo dejan libres los ojos y hacen bien, pues probablemente ni su color ni sus formas tendrán nada que admirar).

A bordo de nuestro buque vinieron, como en todos los puertos, tres o cuatro vendedores ambulantes con rosarios, perfumes, tabaco, pipas, fósforos y otras quincallas y fotografías diversas, entre ellas muchas deshonestas donde se reflejaba el refinamiento voluptuoso francés; también las había de costumbres de Egipto, tipos y retratos del virrey [y] su familia, el ingeniero director del canal señor Lesseps⁴⁰, el plano horizontal y vertical del canal y otras muchas. Yo compré este plano y una fotografía de la fuente de Moisés, y los demás pasajeros compraron también varias por cuatro o cinco reales cada una. Todas estas estampas proceden de los muchos gabinetes fotográficos franceses que hay en Port Said.



La moneda corriente es el franco y el chelín y los vendedores hablan más de un idioma. El mío era un joven griego de diez y ocho años que, además del suyo, sabía el francés, inglés, alemán y turco.

⁴⁰ Ferdinand de Lesseps (1805-1894), diplomático y empresario francés que realizó el proyecto del canal de Suez aprobado por el sultán otomano en 1858. Los trabajos comenzaron al año siguiente, inaugurándose la obra el 17 de noviembre de 1869.

En la parte oriental del puerto hay un grupo de edificaciones ligeras que son grandes almacenes de carbón de piedra que contienen un fabuloso número de quintales. Las cartas para España cuestan cinco reales de sello.

Los empleados por la empresa del canal para el cobro de pasaje subieron al buque para medirlo y, en su vista, hacer la recaudación. Cada barco paga cuarenta reales por tonelada de cabida, venga o no cargado, y veinte por pasajero. El nuestro satisfizo veintisiete mil francos por el concepto primero y novecientos por el segundo, o sea, ciento ocho mil seiscientos ochenta y ocho reales, porque además paga setecientos francos por el práctico que necesariamente toma para atravesar el canal.

Tanto al este como al oeste del puerto no hay vegetación; pero con especialidad al Este no se ven más que tristes y extensos arenales.

Cubicado el buque, pagado el derecho y entrado a bordo el práctico nada teníamos que esperar, puesto que durante estas operaciones nos surtimos de agua y víveres. Se desamarró y a las once del mismo día 13 de diciembre empezamos a navegar por el canal, con un calor de veinte grados.

Aunque anticipe aquí el orden de los sucesos voy a manifestar mi juicio crítico formado de la tan ponderada y gigantesca obra que con bombo y platillos ha anunciado la Francia.

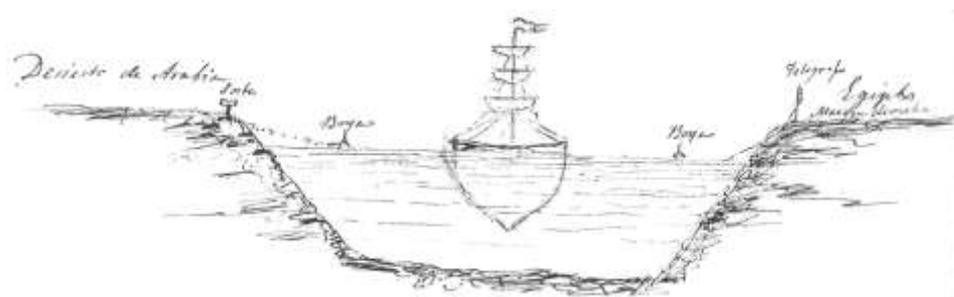
En primer lugar, se asegura por muchos que ya en tiempo de Sesostris, rey de Egipto, había existido este canal, que los arrastres de arena habían cegado con el transcurso de los siglos.

El canal, que tiene de longitud ciento sesenta kilómetros, está abierto en un arenal y sólo en algunos puntos se halla roca en su fondo, por lo cual todo el trabajo ha sido de draga quitando por tongadas⁴¹ la arena y la piedra donde la hubiera. No tiene muros de sostenimiento ni obra alguna de fábrica chica ni grande; además, es tan estrecho que, al entrar un barco, hace subir el agua de las márgenes, la cual al bajar arrastra mucha arena que cegaría muy en breve el canal; para evitarlo actúa siempre la draga y una recua de camellos que transporta la arena que resulta del ensanche y mayor tendido que van tomando los taludes. De suerte que si bien los derechos de pasaje son altos, también los gastos continuos de conservación lo son.

La cota mayor de arena sobre el agua es de unos cinco metros y esto en pequeño trayecto, pues la mayoría de éste marcha con un metro de altura. El fondo, a contar desde la superficie del agua, es lo preciso para un barco, es decir, unas catorce varas y los tramos que tiene en curva son tan cerradas éstas que apenas puede volver un barco sin que algunos de sus extremos toque en los márgenes y quede varado, como nosotros estuvimos muy expuestos a quedar. El ancho del canal es de unos sesenta metros y con boyas a derecha e izquierda está señalado el ámbito que deben seguir los buques. A la margen derecha hay postes telegráficos para el que corre de Port Said a Suez para los avisos: a la margen izquierda, tablillas que marcan los kilómetros. Por la parte derecha del margen suele el canal ensanchar algunas veces porque naturalmente hay muchos y

⁴¹ Tongada: capa, porción de alguna cosa extendida sobre otra.

extensos lagos que tienen más o menos agua según las estaciones. Las boyas están de cien en cien metros sujetas a tierra por cadenas, y hay estaciones telegráficas y casillas de peones de diez en diez kilómetros. Con estos detalles puedes entender que toda la obra ha consistido: 1º, en exacta nivelación; 2º, en un calculo exacto de desmonte; 3º, en buenas compuertas de entrada y salida, como pasa en los diques; 4º, en buenas máquinas de dragar; 5º, en la traída de agua dulce potable de más de dos leguas anterior a los trabajos; 6º, en casetas para los operarios; 7º, en mucha paciencia para resistir el clima. Todo lo cual, aunque no es poco, no es sin embargo tanto como se ha dicho. Lo que sí es grande es la ventaja, en los viajes, es [sic] evitar la carga y descarga por el ferrocarril que aun existe desde Suez a Alejandría.



Los barcos del canal entran uno a uno; no viajan de noche y pasan ésta donde les sorprende; su marcha es muy lenta, como de cuatro millas por hora; han de llevar cada uno un práctico de la Compañía del Istmo; los que son de vela tienen que ser remolcados por un vaporcito de los muchos chicos que hacen este servicio oficial, pudiendo subir uno y bajar otro al propio tiempo, pero con mucho cuidado en el cruce.

El panorama del terreno nada tiene de particular; el desierto por un lado y muchos lagos por el otro, donde vimos unas bandadas de gaviotas paradas formando cordones de más de un kilómetro de extensión, por lo que calculé había millones de ellas.

Así navegamos lentamente hasta las 5 de la tarde, en que se puso el Sol y anclamos en el kilómetro 58 cerca de una poblacioncilla de miserables casucos llamada Ketara, a la margen izquierda; a la derecha hay un fonducho italiano que sorprende encontrarlo en aquellas regiones, donde venden café y otros artículos que tomaron algunos compañeros aquella noche.

Día 14. Amaneció nublado y seguimos como el día anterior sin incidentes notables. A las once del día vimos la población de Ismailía como a dos kilómetros de la orilla derecha, distinguiéndose buenos edificios, entre los que sobresale un palacio construido para la Emperatriz Eugenia el día de la inauguración del canal. A puertitas de Sol anclamos en el kilómetro ciento dos. Este día se declaró a bordo sarampión en un niño.

Día 15. A las ocho de la mañana divisamos a Suez, hermosa población internada como media legua en la orilla derecha con muchos barcos en su puerto (se anduvo en 18 horas útiles). Allí bajó el práctico y entró otro que era árabe para pasar el mar Rojo, por ser nuevo este trayecto para el capitán de nuestro buque. Olvidé decir que antes de Suez

se hallan los lagos Amargos, que son extensísimos y en cantidad variable de aguas, suponiendo muchos que por este punto fue por donde pasó Moisés con los israelitas aprovechando las pocas aguas. Navegamos todo con viento de popa y velas desplegadas y anduvimos catorce millas por hora, todo ya por el mar Rojo, con una temperatura de veintitrés grados centígrados, sin ver más que las costas lejanas de Egipto a la derecha y Arabia a la izquierda. A las nueve de la noche pasamos frente al monte Sinaí, que no vimos y sí el faro magnífico que hay en la orilla de frente, distante ciento cincuenta millas de Suez, cuya luz alumbraba seis leguas.

Día 16. Navegamos con buen mar y sin accidentes, pasando frente al cabo de Gata en África, donde dicen hay muchas fieras en sus espesos bosques.

Día 17. Llevamos a la derecha las costas de Nubia y de Arabia a la izquierda. A las seis de la mañana pasamos el trópico de Cáncer. El mar estaba tan tranquilo como un estanque de azogue con temperatura de veintiocho grados. Hoy comenzaron a mover en la cámara el gran abanico durante la comida. Sólo se divisaba agua y cielo.

Día 18. La temperatura baja a veinticinco grados y se levanta viento de proa que arreció el 19, produciendo fuerte balanceo, algunas olas sobre la cubierta. A las tres de la tarde vimos de lejos a popa el vapor francés *Iteaba*, que forzó su marcha para alcanzarnos y adelantarnos, como lo consiguió, aprovechándose de que, no teniendo nuestro buque carga bastante con los balanceos, se salía la hélice del agua deteniendo su marcha. Este hecho es consecuencia del pique que hay entre ambas empresas.

Día 20. Después de una noche fatal por el gran movimiento del buque y el enfriamiento de la temperatura, entramos en el estrecho de Bab el-Mandeb y a las cinco de la tarde pasamos por un islote triste [y] estéril llamado Perim, a la izquierda, donde también los ingleses tienen guarnición como punto mas angosto del estrecho. Se ven algunos edificios, telégrafo y faro de luz giratoria.

Día 21. A las cinco de la mañana llegamos a Adén, situada en el imperio del Yemen, en la Arabia. Allí están enterrados el general español MacCrohon y el intendente Salcedo, asfixiados de calor uno al ir y el otro al volver de Filipinas en 186...⁴² En el único templo católico que existe en esta población tienen erigidas elegantes capillas. Adén está rodeado de montañas escarpadas y estériles, con crestas como cuchillos; a su falda se extiende el caserío en dos secciones que no presenta nada notable. Las calles son arreficadas; tiene algunas tiendas de comercio, fondas, tres cementerios y un teatro propio del cuerpo de telégrafos inglés a cuya nación obedece el territorio y tiene en él, como en todos los anteriores puntos de paso, establecido su gobierno propio, su policía, su idioma, su moneda y su guarnición.

⁴² El general de Marina y político don José Mac-Crohon y Blake fue nombrado gobernador general de Filipinas en sustitución de don Fernando de Norzagaray, cuya dimisión fue aceptada por Real Decreto de 17 de octubre de 1859. De camino a su destino, Mac-Crohon falleció en el Mar Rojo el 21 de agosto de 1860. A súplicas de su esposa, en lugar de ser arrojado su cuerpo al mar fue enterrado en Adén, según nos informa otro viajero a Filipinas que recordó el triste lance, Luis Fernández Golfín (op. cit., pp. 34-35). Sobre su personalidad véase FUENTES, Juan Francisco, "La biblioteca del teniente general don José MacCrohon: (radiografía de un cambio cultural)". *Boletín de la Real Academia de la Historia*, Madrid, CXC: 2, 1993, pp. 235-282.

En la cúspide central de la cordillera hay una gran cruz blanca y en la parte oriental un faro y algunas fortificaciones. Llega a este punto el cable y hay postes telegráficos en la población. Lo más notable de Adén son las cisternas excavadas en la roca para el abastecimiento de aguas, algunas de cabida de 90.000 galones, o sea, 5.278 arrobas, y hay muchas de éstas. El país es tan seco que hace once años que no llueve y nos aseguraron que así se pasaban muchas épocas. Hoy están vacías las cisternas y la población se surte de agua del mar destilada y purificada por una máquina de vapor. Los habitantes son muy pobres; viven de la pesca y del cambio de manufacturas con los pueblos vecinos, adonde las llevan con camellos. Son de un negro bronceado más o menos subido, de piel fina, esbeltos y de cara inteligente. Muchos van desnudos con sólo un trapo por taparrabo; otros, más principales, llevan además un chaleco de seda rayado de colores fuertes. Son excelentes nadadores. Estos hombres peces sacaron del mar varias monedas que se les echaron con admirable presteza. Sus botes son muy angostos. Las mujeres llevan, además del taparrabo, un justillo que arranca desde la cintura hasta medio pecho; van descalzas y los dedos gruesos de los pies los tienen muy separados. Hay en la población coches de alquiler tirados por malos caballejos. La moneda es el chelín. Se dijo misa a bordo, se abasteció el buque de agua y comestibles y a las tres de la tarde marchamos con mar tranquila y calor de treinta grados. Por la noche hay alrededor del barco grandes fosforescencias producidas quizá por el rozamiento.

Día 22. Se sirvieron helados a bordo y el abanico funcionó noche y día.

Día 23. Continuación sin novedad.

Día 24. Siguió sin novedad y se dijo misa del Gallo a bordo por Nochebuena. La empresa presentó una abundante y lujosa cena con vinos y licores. Se cantó la misa por varios y, además, unos villancicos composición de uno de los pasajeros, con acompañamiento de un piano, y después de la cena hubo baile sobre cubierta iluminada con faroles. La mar estaba muy tranquila y pudimos disfrutar de distracción sin temores, los camareros bebieron, cantaron y bailaron y los marineros tocaron flautas y un acordeón al calor de las efervescencias del mosto.

Los días 25, 26 y 27 se pasaron tranquilamente a través del golfo de Omán, bajando a ocho grados de latitud norte con veinticinco de calor y una luna que hace deliciosas las frescas horas de la noche hasta las once.

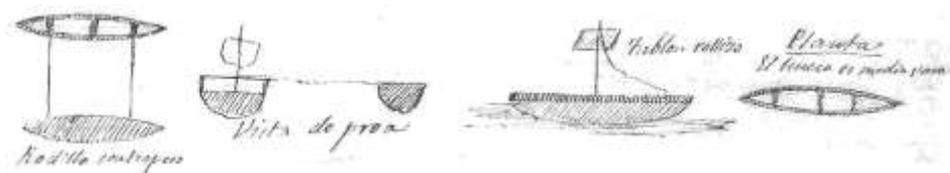
Día 28. Se dijo misa y por la noche se representó a bordo una comedia bufa escrita por uno de los pasajeros, una pantomima y un fin de fiesta ejecutado todo por los pasajeros. Con esto pasamos otra noche divertida. En este día saltó el sarampión a un adulto, atemorizando a algunos por haberse dicho que eran viruelas.

Día 29. Algo lluvioso. Por la tarde divisamos tierra y a las seis de la mañana dimos vista a Punta-Gales, situada al extremo sur de la isla de Ceilán⁴³, y, al anclar, su grandiosa vegetación, sus espesos bosques de cocoteros y bonita población interpolada entre ellos a modo de casitas de nacimiento. Esto nos gustó tanto más porque desde España no habíamos visto más que arenales y tierras sin verdor. En la punta de la isla

⁴³ Independiente de Gran Bretaña desde 1972, cambió su nombre en 1972 a Sri Lanka.

descuella el faro y, más allá, la fonda Europea, el palacio del Gobernador y otros edificios. Este puerto tiene malísimas entradas; la prueba la vimos patente en dos barcos desgraciados que el día anterior había encajado en uno de sus muchos bajos y lentamente se sumergían a nuestra vista, salvándose los pasajeros en varias barquillas del puerto que acudieron a la señal de socorro. Nosotros hicimos señal pidiendo práctico y llegó éste en una barquilla muy original que dicen es segura, y para los que no lo sabemos la consideramos peligrosa. Se compone sólo de un rollizo grande y dos tablones de canto cosidos a él y unidos por las puntas, por cuya razón por ancho que sea el rollizo presenta una cabida de media vara de ancho que apenas puede ir una persona, teniendo por contrapeso otro madero sujeto con cuerdas. Estas barcas tienen un balanceo tan grande que no sé cómo puede resistirlo nadie, pues parece que van a sumergirse. El práctico subió a bordo con gran trabajo por los balanceos de la barca, nos guió al puerto. Subieron varios mercaderes con objetos diversos como collares de carey y lavaderos ofreciendo lavar nuestras ropas. No puedo explicar la impresión que éstos me causaron por su aspecto amaricado y recordé al momento la zarzuela *La isla de San Baladrán* en [sic] su coro de lavaderos.⁴⁴ Tienen el pelo largo recogido atrás en rodetes sujeto por una peineta de carey semicircular larga y estrecha; sus rostros muy morenos y con patillas peinadas; el vestido es una camisa europea ceñida a la cintura por un cinto de cuero que, a la vez, sujeta un pedazo de tela liado alrededor desde la cintura hasta media pierna, la cual y el pie llevan desnudos, y encima de todo una chaqueta o levita europea; su perfil es correcto, su talle flexible, delgado, esbelto; su color cobrizo y su aire afeminado. Otros llevan sobre la cabeza cucuruchos bordados y éstos no son lavaderos. Además hay otra infinidad de trajes raros según el cargo, la categoría, como por ejemplo los de la Sanidad Militar, que usa calzado con punta vuelta a lo chino y mitras de charol negro en la cabeza, etc.

Almorzamos y saltamos en tierra en una barca como las de Córdoba, tripulada por cuatro remeros medio en cueros, llegando pronto porque anclamos [a] una milla de distancia; pisamos un entarimado que, como muelle, avanza sobre estacas unas cien varas mar adentro, y luego la ardiente tierra de la isla donde sudé como nunca por un calor de treinta y tres grados ¡en 30 de diciembre!



No tengo expresiones para pintar el efecto que me produjo el aspecto de la población; algo puede asemejarse a nuestras huertas de la Sierra de Córdoba, pero de vegetación más agreste, calles arrecifadas, anchas, rectas, donde hay grupos de caseríos separados por cocoteros, plátanos y otras muchas plantas propias de la zona tórrida, pues Punta-Gales está a seis grados de latitud Norte, plazas llenas de yerba fina, verde y olorosa, porción de canalitos derivados de un riachuelo que atraviesa el pueblo, los que se salvan por sencillos y rústicos puentecillos de madera, bosques agrupados ofreciendo

⁴⁴ Según Gonzalo Soberano -en su edición de *La Regenta*, Barcelona, Noguer, 1976, p. 772 nota-, se trata de una sátira antifeminista estrenada en el Teatro de la Zarzuela de Madrid el 12 de junio de 1862.

su sombra deliciosa y, dominándolo todo, un fuerte olor de canela por los muchos canelos que existen en la isla. Sus edificios son de ligera construcción, con pórticos sostenidos por columnas de madera para resguardarlos de los ardores del Sol, formando a derecha y a izquierda prolongadas hileras de columnas como una ciudad encantada. La población no es grande pero ocupa bastante por lo esparcida que está. En su centro hay un cementerio portugués con buenas tumbas y otro protestante. Un mercado cuadrangular cubierto, de unos ochenta metros de lado, sostenida su cubierta por columnas, donde se venden objetos que no conocí, pues érase frutos, hojas y hortalizas extrañas de un olor fortísimo propios de estas regiones.

También aquí dominan los ingleses, viven en un recinto separado amurallado donde tienen construcciones de mampostería y ladrillo a la europea, con hermosas fondas, cafés, boticas, almacenes, cuarteles, etc., que hacen olvidar la pobreza rudimentaria de la población india, donde se ven templos judíos, mahometanos y protestantes, descollando entre ellos la célebre pagoda de Budha, cuyo dios tiene diez y ocho varas de largo de horribles facciones y está recostado en el testero del templo.

En esta isla se ven también vestimentas diversas, unos con turbantes, otros desnudos, otros como los maricones descritos, otros chinos y otros europeos en carruaje.

Los trabajadores que arrastran carritos cargados van enteramente desnudos, con sólo una especie de suspensorio para lo más preciso. El color es muy oscuro y las mujeres usan una tela ceñida a la cintura y otra blanca como chambra suelta sin mangas para tapar los pechos, que no obstante se les ven al menor soplo del viento; en cambio, adornan sus brazos, gargantas y tobillos con aros de plata y colgantes de ámbar.

Todos los habitantes mascan sin cesar el bullo, que es una mezcla de cal y un fruto de palmera llamado bonga, envuelto todo [en] la hoja del betel. Este mortero lo chupan y al contacto de la saliva toma un tinte rojo muy subido, por cuya razón las bocas de hombres y mujeres están de color de sangre y escupen flemas rojas, produciendo un olor insufrible, y a esta porquería atribuyen cualidades medicinales hasta el punto de reservarla los indios para todas sus dolencias. Por supuesto, lo que produce es el mismo efecto de un cáustico aplicado a la boca.

El ambiente que se respira en la isla no puede ser más picante. Huele a canela, pimienta, bullo, aceite de coco y sudor indio, formando un compuesto fuerte indescriptible. Hay muchos canelos y árboles de pimienta, además de beteles, plátanos, cocoteros, etc.

Visité la preciosa casita que en la colina más allá del pueblo tiene el Padre Martín, fraile español agustino que lleva veintidós años de vivir en la isla solo y de sostener la religión cristiana, para lo cual dirige en la actualidad la reedificación de una iglesia costeadas de limosnas, a lo que contribuye la reina de Inglaterra con una cuantiosa suma. Este notable personaje es de agradable y simpático continente; de elevada talla, grueso y erguido a pesar de sus sesenta años, lleno de salud, con todo su cabello y una barba hasta medio pecho en que apenas se nota alguna cana; viste balandrán blanco fino abrochado desde el cuello a los pies, habla nueve idiomas y su vida aventurera, como misionero de California, Filipinas, África y otros puntos, está llena de privaciones, esfuerzos y sufrimientos. Nos recibió con alegría y franqueza a los que fuimos, enseñándonos su casa, dándonos agua de coco fría como la nieve y, al asomarnos sobre

el mirador que domina el pueblo, admiramos un verdadero edén fresco, perfumado, rodeado de jardines. Nos confesó que era feliz y no envidiaba nada en el mundo.

Hecha esta visita volvimos al buque y a las cinco de aquella tarde levamos anclas con rumbo a Singapur.

Día 31. Reinó un fuerte viento de proa que duró todo el día, y el primero de enero produjo un gran balanceo.

2 y 3 de enero. El viento amainó algo y nos envió bastantes chubascos, bajando la temperatura a veinticuatro grados.

4 de enero de 1874. Se dijo misa y a las ocho de la mañana se distinguieron, a unas dos millas, las costas de Sumatra al costado derecho. Entramos en [el] estrecho de Malaca, donde hay unas corrientes velocísimas; llevamos las costas de Malaca a la izquierda, habiendo bajado a 5° de latitud y con calor de 29° centígrados.

Día 5. Seguimos viajando por el estrecho entre fuertes corrientes con buen tiempo.

Día 6. Se ven más claras y cercanas las frondosas costas de Sumatra y multitud de islotes que embellecen el estrecho, en alguno de los que hay faro. Se ha dicho misa y a poco hemos empezado a ver a Singapur. Es indescriptible el risueño aspecto que presenta el trayecto, cuajado de islotes de poderosa vegetación esparcidos aquí y allá en desorden, como brotando del agua, en más de cuatro leguas de longitud hasta que se llega a Singapur.

Este puerto también es del dominio inglés, su moneda corriente es la rupia (10 reales). Es de lo más agreste [y] precioso que se puede imaginar. Las casas son verdaderos paraísos, sembrados entre frondosos bosques de plantas desconocidas. Su muelle de madera es inmenso y avanza sobre el mar permitiendo desembarcar a la par muchos buques directamente. Había anclados una gran porción de todos los países, y por medio de carriles elevados sobre el muelle se transportan las mercancías a sus destinos. Existe multitud de almacenes de madera y de carbón por millones de toneladas, dedicándose sólo los chinos a la rudísima faena de carga y descarga, que ejecutan con suma presteza. También hay un dique donde estaba a la sazón carenándose un gran buque inglés de vapor; contiguo a él, inmensos talleres de carpintería y herrería.

La población dista de este gran muelle más de media legua, por lo que se encuentran bastantes coches de plaza guiados y servidos por indios que los conducen a trote largo sin subirse sino siempre del morro, corriendo a la par del caballo.

El coche que yo llevé anduvo más de cuatro leguas al trote, porque fui a varios sitios distantes en razón a que la población está muy separada y coge más de una legua. Estos pueblos orientales tienen otro gusto, orden y distancias en sus construcciones, de tal modo que no puede nadie que no los haya visto formarse una idea exacta de ellos por más que se les describan.

El final de la población, habitado por los pobres y la gente de mar, es un conjunto de casetas de madera sobre estacas al gusto suizo-chino, con escaleras para subir a la vivienda que está en alto, pues lo bajo lo ocupa el agua sostenida por multitud de

canalitos derivados del mar, que corren sustentando la vegetación gigante que allí se produce y refresca la atmósfera. Nada más pintoresco que estas casitas que, acaso, serán insalubres por estar sobre el agua.

En la ciudad se halla de todo: cafés, tiendas grandes, plazas, iglesias y soldados. Está dividida en tres agrupaciones: europea, malaya y china, con sus iglesias respectivas y un gran jardín botánico donde hay plantas del país de frutos bellos y sabrosos aunque desabridos a mi paladar, sostenido por los ingleses. Hay pozos públicos en agrupaciones de diez y doce, de donde extraen agua con un balancín que en una punta tiene un peso y en la otra un cubo, por lo que se trabaja poco en la operación. Los edificios del barrio europeo son magníficos, de sillería, mampostería y bruñidos ladrillos duros. Los habitantes indígenas mascan el bullo. La raza india es esbelta, bronceada y algo lánguida, con los mismos trajes que en Punta-Gales; pero los chinos se distinguen por lo feos, por su color atezado, por sus formas plásticas y mal delineadas, aunque muy desarrolladas. Los pobres van casi en cueros y son los que ejecutan todos los trabajos de fuerza, que la tienen increíble, pues cargan pesos de veinte y treinta arrobas. Los chinos ricos usan bombacho azul, zapato de tela con suela de madera con la punta vuelta, blusa suelta blanca o negra sobre camisa, sombrero de paja, trenza de pelo suelta y añadida hasta las corvas y quitasol. Esta raza es barbilampiña y, por lo tanto, no son verdad los bigotes con que los pintan en Europa, sino que, por el contrario, no tienen pelo de barba; se afeitan la media cabeza anterior, dejándose crecer el cabello en la posterior, que cuelga en trenza en los ricos que no trabajan. Las mujeres chinas no se ven.

Hay casas de prostitución más elegantes que las de Punta-Gales; pero el género es repugnante por lo feo. Así es que están haciendo su agosto una italiana y una alemana muy guapas y lujosas que viven de su trabajo. Allí supimos el cambio ministerial en que el Duque de la Torre se ha hecho cargo de la presidencia sin cartera.⁴⁵

Pasamos a bordo la noche del 6, y el 7 por la tarde partimos con rumbo a Manila y, al salir del puerto, encontramos al vapor *Haba de* las Mensajerías francesas que entraba, el cual intentó repetir la regata del mar Rojo. Así se verificó, en efecto; pero esta vez lo adelantamos por más esfuerzos que hizo porque la mar estaba mejor y la hélice de nuestro buque producía de lleno todo su efecto. Estas apuestas referidas son muy graciosas, pero no así experimentadas porque se verifican esforzando las máquinas a su maximum, corriendo el riesgo de que estallen las calderas y el buque y los pasajeros se precipiten en los abismos del mar.

Días 8 y 9. Buen tiempo, latitud 1° 30', temperatura 29°. Viajamos entre las costas de Borneo y de Siam; desde aquí se llama este mar de China, que es por cierto muy traidor y sepultó en octubre de 1873 cuarenta y seis barcos, por cuya razón no dejaba yo de llevar canguelo. Hace unos remolinos y tiene unas corrientes que, a pesar del buen tiempo en que lo hemos atravesado, mueve mucho el barco, queriendo sepultarlo. El

⁴⁵ En la sesión parlamentaria de los días 2 y 3 de enero de 1874, en la cual, tras perder el gobierno una moción de confianza y ante la posibilidad de que las corrientes federales alcanzasen de nuevo el poder, el general Manuel Pavía ocupaba el hemicycle y disolvía las Cortes. Tras el golpe militar, el gobierno y la presidencia de la República quedaron en manos del general Francisco Serrano, duque de la Torre, dando lugar a un sistema presidencialista que finalizó el 29 de diciembre de ese mismo año cuando el general Arsenio Martínez Campos, en un pronunciamiento militar acaecido en Sagunto, restablecía la dinastía borbónica en el trono español en la persona de Alfonso XII.

mar es de fondo y se siente venir el empuje desde abajo, al par que el remolino agita los costados.

Día 10. No ha ocurrido novedad. El barómetro ha subido nueve líneas y el termómetro marca 27°, mar serena y sin novedad, latitud 6° 45', longitud 118°.

Día 11. Se dijo misa. Se vieron a estribor y muy distantes las ultimas costas de Borneo y su gran montaña de 13.500 pies de altura.

Día 12. Empezamos ya a descubrir las primeras islas del archipiélago filipino: la Paragua y las puntas de las Calamianes. Latitud 10°.

Martes 13. Hemos llegado a Manila, que tiene veinticuatro millas de diámetro en forma de herradura. Ya vemos a nuestra derecha a Cavite y, al frente, la ciudad de Manila. El día está sereno y caluroso, hay muchos buques anclados, entre ellos nuestra fragata de guerra *Berenguela*. Hemos anclado y recibido la visita de la Sanidad Militar y del resguardo y un vapor transporte para recogerlos porque el nuestro no puede por su calado aproximarse a la ciudad.

Llegado el vapor y hecha la traslación de equipajes y viajeros, recorrimos las tres millas que distan a Manila, donde saltamos en tierra. Nada tan pintoresco como el río Pasig que divide a Manila, de unos ciento treinta metros de ancho, cuajado de barcas, vapores, piraguas, pancos, barrotos y otras mil embarcaciones, con edificaciones bellas en ambas orillas, la aduana y la capitania del puerto. Aquí es donde ya se pierde el tino de tanto nuevo como uno ve, ya oriental, ya europeo: indios, chinos, mestizos; coches, barcos, árboles, banderas, carabaos, trajes, carnes desnudas, militares, etc., etc., etc.

Hemos hecho, por consiguiente, el viaje en cincuenta días desde Cádiz a Manila, habiendo perdido siete en detenciones y sin más contratiempos serios que el del golfo de Lyon. Salimos de Cádiz en martes; llegamos en martes a casi todos los puntos, incluso el de Manila, que por añadidura ha sido día 13 y, según todos aseguran, esto se llama viaje de recreo porque lo comparan con los que se hacen por el cabo de Buena Esperanza; pero si he de hablar en verdad, nada que sea por mar puede ser recreo sino un continuo sobresalto por los muchísimos peligros que se corren dentro y fuera del barco, sin haber salvavidas, barquillas ni inventos que basten cuando al mar se le hinchan las narices y no hay costas cercanas. No he podido ver tiburón alguno a pesar de que los hemos tenido cerca según aseguraban los marineros.

Al llegar a Manila se descargó y registró el equipaje en la aduana y nos instalamos en la fonda del Cid, que es la más barata, pues sólo llevan veinte reales diarios; el trato es regular, si bien los primeros días, a causa de tanto forastero, hubo estrechez y dormimos hasta siete en una habitación.

Manila se compone de la antigua ciudad y de muchas agrupaciones o barrios extramuros que son cada uno mayor que aquélla, por lo cual ocupa más de una legua cuadrada. La atraviesa el río Pasig, sobre el cual hay puentes de barcas, colgados, de sillería y de otras varias clases; es navegable para los barcos y pontones, por lo cual las mercancías van por su medio hasta los mismos puntos de descarga, atravesando calles como en Venecia.

La ciudad antigua está en seco y amurallada, con grandes fortificaciones y artillería [y] con un ancho foso lleno de agua. Tiene veinte o treinta calles rectas, anchas, arrecifadas en el centro y con aceras a los lados de tres a cuatro varas de ancho, de lo menos un kilómetro de longitud. El alumbrado es de aceite de coco y las edificaciones grandes, correctas y vistosas, unas de piedra, otras de piedra y madera. Tiene muchos conventos con hermosos templos, entre los cuales es el mejor el de Santo Domingo, de gusto gótico y esmerada construcción. Varios cuarteles, escuelas y oficinas públicas; el palacio del Capitán General es extenso y vistoso. No faltan árboles en sus plantas, si bien se carece de fuentes públicas porque el agua se conserva en aljibes. Todas las casas son muy grandes y se anda alrededor de ellas con un patio central y habitaciones contiguas, todo ello muy ventilado y con cierres de celosías en los corredores para los temporales, en cuyos cuadros, en vez de cristales, hay conchas para que los impetuosos vientos no rompan aquéllos.

Hay también un buen teatro parecido al antiguo de Córdoba, aunque mayor.

Extramuros hay buenos paseos con asientos de piedra, árboles y alumbrado con candelabros. Los barrios extramuros presentan en sus construcciones el aspecto que los de la India, alternando la casa de piedra con las de nipa y con la barraca del indio pobre rodeada de cocoteros.

En ellos hay magníficas fondas, un buen café y el núcleo del comercio con especialidad en los chinos, que cuentan a centenares sus tiendas en las calles de la Escolta, San Fernando, el Rosario, etc., donde venden sederías, quincalla, perfumes, telas de todas clases, muebles europeos del mejor gusto, etc., etc., etc.

La población total se hace ascender a 300.000 almas; de ellas son chinos unos 150.000, españoles 4.000 y el resto indios.

La industria y el comercio la ejercen los chinos, la agricultura y oficios de sastre, barbero y demás, los indios; los primeros son activos, laboriosos e inteligentes; los segundos, indolentísimos y cortos de capacidad. El ejército lo forman los indios y sólo la oficialidad y las clases superiores son españoles. Ahora, desde los sucesos de Cavite hay en Manila un regimiento entero de artillería, en que clases y soldados son españoles.⁴⁶

Las procesiones y las fiestas de pólvora son diarias, de lo cual cuidan los frailes de fomentar y sostener para tener al indio entretenido, única manera de hacerle olvidar su dependencia. Estas procesiones son enteramente títeres religiosos, como la del domingo pasado en la que, entre otras irrisiones, llevaban al Niño Jesús vestido de Capitán

⁴⁶ El triunfo de la llamada “Revolución Gloriosa” en la Península en septiembre de 1868 abrió en los filipinos ilustrados grandes expectativas, muy pronto frustradas al ver que los gobiernos revolucionarios metropolitanos no eran partidarios de extender las libertades septembrinas a Filipinas por su “falta de madurez”. En este contexto, además, se produjo el 20 de enero de 1872 el motín del arsenal de Cavite, promovido por el descontento que existía entre los soldados y suboficiales filipinos por la supresión de privilegios que habían disfrutado hasta entonces. El gobierno aprovechó la represión para acabar de una vez con la tensión existente entre el clero regular y el secular por el acceso a las parroquias, ajusticiando a tres sacerdotes nativos acusados de ser los instigadores del motín. Sobre los sucesos de Cavite, véase TORMO SANZ, Leandro, “La huelga del arsenal de Cavite en 1872”. *Anuario de Estudios Americanos*, Sevilla, 35, 1978, pp. 282-378.

General sobre las andas. Las efigies llevan alhajas de gran valor, así como las muchas indias que van en las procesiones. Hay tal multitud de carruajes que superan al doble que en Madrid. En ellos va indistintamente el europeo, el chino, el indio o el mestizo con sus cocheros descalzos, feos y repugnantes.

El traje de los indios es pantalón blanco, camisa blanca suelta, sombrero hongo de color variable; los pobres llevan la ropa más o menos sucia y descalzos; las mujeres, enagua muy ceñida, otra segunda falda encima, generalmente azul o negra, a que llaman capuz, y una chambrá suelta sobre todo con mangas anchas lisas o de blondas, la cabeza al aire, sin medias y con chapines sin calzar, con lo cual se oye un chanqueteo [*sic*]⁴⁷ por todo el pueblo constantemente. Son muy feos y de color de membrillo cocido; ellos también lo son, pero la raza mestiza es blanca y suele tener mejores formas.

La raza china es aquí, como en todas partes, amarilla, barbilampiña y feísima; sus barberos son para afeitar la cabeza y limpiar de cerilla los oídos.

Hay muchas y buenas boticas europeas, y las de los chinos son tan raras como ellos, sucias y repugnantes.

La vida es aquí bastante cara, aunque nunca como en Cuba; pero lo que es terriblemente espantoso es la naturaleza. Los terremotos son frecuentes y tremendos, así como las inundaciones en los cuatro meses seguidos de aguas, que son desde San Juan o junio hasta octubre.

Los huracanes, llamados baguíos, arrastran cuanto hallan al paso. Hay muchos volcanes en las islas, los ríos están cuajados de caimanes y los mares de tiburones; los arrozales crían la culebra verde de picadura mortal, los bosques el boa [*sic*] y el búfalo, que es ferocísimo en el estado salvaje. Hay enjambres de mosquitos fosfóricos, cuya picadura altera e irrita la sangre; gusanos alados cuya cagada la inflaman y producen la muerte. En las casas se cría y domestica el lagarto llamado chacón, que canta y mide dos varas con cola y todo⁴⁸; el ciempiés o escolopendra de a terciá, cuya picadura produce calentura; multitud de arañas, chinches y ratas; infinitas curianas aladas del tamaño de canarios y la célebre hormiga alada llamada anay, voracísima, que en un par de días se come toda la ropa, papeles y objetos de un baúl, y en otros seis u ocho reduce a polvo el baúl mismo.⁴⁹ En algunos campos hay plagas de pequeñas sanguijuelas que saltan sobre uno y le debilitan con sus picadas.

Las enfermedades más comunes son: la disentería, las calenturas, la viruela, la tiña, la lepra, la sífilis (la china es incurable), el berbú o inflamación de vientre, la sarna

⁴⁷ Por chancleteo, ruido o golpeteo de las chancletas cuando se anda con ellas.

⁴⁸ Chacón (voz imitativa del grito del animal): lagarto de más de treinta centímetros de largo... que se cría en Filipinas y que se guarece, por lo común, en las grietas de los muros. RETANA Y GAMBOA, Wenceslao E., "Diccionario de filipinismos, con la revisión de lo que al respecto lleva publicado la Real Academia Española". *Revue Hispanique*, New York y París, t. LI, núm. 119, febrero 1921, pp. 1-174.

⁴⁹ Anay (voz tagala): insecto del orden de los neurópteros; vive en familia y es sumamente destructor de papeles, ropas, muebles, etc. Retana y Gamboa, op. cit.

y el colocolo, que consiste en internarse en el vientre las partes genitales desapareciendo al exterior, la cual es peligrosa.⁵⁰

De todo esto se padece en Filipinas, donde la civilización y costumbres son rudimentarias, la alimentación mala y, los medios, pocos o ningunos. Así es que Manila es más para Filipinas que París para Francia.

Los incendios en provincias son frecuentes y desastrosos porque las casas son de nipa y ninguno el cuidado de los indios. A esto hay que agregar la existencia de salvajes antropófagos no reducidos en los bosques⁵¹, y los desembarcos frecuentes de piratas moros en las costas que acometen a pueblos de escaso vecindario y usan saetas envenenadas.

¡Qué gran país! En mi cuarto tengo muchas curianas, mosquitos, arañas, lagartijas y en el patio contiguo un chacón que suele pasearse por él y trastear las [...]

⁵⁰ Colocolo (del bisaya *coló*): contracción del miembro viril, que suele ir acompañada de la contracción de la lengua. Impotencia. Retana y Gamboa, op. cit.

⁵¹ El autor debe referirse a los dos grupos humanos más antiguos de Filipinas, los denominados por los españoles “negritos” e “igorrotos”. Si los primeros eran cazadores-recolectores, los segundos se habían sedentarizado y conocían la agricultura, pero ambos grupos, que habitaban las zonas montañosas del interior de las Islas, fueron reacios a la colonización hispana.