

[367]

El primer barco español en el Japón Bakumatsu
Florentino Rodao

Creemos interesante ofrecer íntegro el texto de este oficio con el primer barco español que visitó Japón en el período Bakumatsu, cuando éste país se debatía entre mantener el viejo orden establecido a principios del siglo XVII tras la unificación del país o abrirse de nuevo a la influencia y la tecnología extranjera. La visión comparada de Japón y de China a cargo del comandante del buque español resulta extremadamente interesante por reflejar el bagaje típico de los españoles educados sobre esas regiones del planeta de las que se sabía tan poco. Haber sido leído en Palacio Real, además, resalta su importancia porque muestra no sólo las personas que lo leyeron sino también la consideración que se le dio: el informe fue un creador de imágenes en pequeña escala. El balance entre la apertura de un país y la introversión del otro ha sido una conclusión constante al comparar a China y a Japón, tocándole en esta ocasión a Japón el mejor papel.

FLORENTINO RODAO

«El Teniente de Navío D. Eugenio Sánchez y Zayas, Comandante de la Corbeta Narváez con oficio de ayer me dice lo siguiente: «En mi comunicación número 1 de 15 de mayo di cuenta a V. I. de la llegada de esta Corbeta a Shanghae y de haber allí repuesto el combustible y diversos efectos de consumo de la máquina. El 16 de mayo al amanecer salí de aquel punto para el golfo de Pecheli. Durante aquel día descendí el Río Wosung y el Yang-tse-kiang y por la tarde, fuera ya de la barra de este último me dirigí hacia el N. a través del mar amarillo. Durante la navegación encontré vientos calmosos y tiempos bonancibles. El 18 por la tarde avisté la península de Shang-tung que se dobló aquella noche. Al día siguiente atravesé el Archipiélago de Mian-bass y después de pasar a la vista de los bajos de Sha-sui-tien di fondo enfrente de la

barra de pei-ho el 20 a las 4/2 de la tarde. [368]

Allí estaba la Fragata francesa Semíramis que había salido de Wosung una semana antes que esta corbeta de Shang-hae. A excepción de este buque que se hallaba allí aguardando el regreso del Almirante Taurés que había ido a Tientsin, ninguno otro había en el fondeadero. Dentro del río estaban tres o cuatro mercantes de poco porte.

Desde la última guerra en China los franceses y los Ingleses ocupan los fuertes de la entrada de Pei-Ho, guarneciendo estos de la derecha y aquellos el de la izquierda del río. Tienen allí unos pequeños destacamentos al mando de oficiales de Marina. Una cañonera de hélice inglesa estacionada en Tien-tsin y una goleta de vela francesa en los fuertes, mantienen las comunicaciones a lo largo del río entre los Embajadores aliados residentes en Pekín y la boca del Pei-ho, y sirven al mismo tiempo para consolidar las relaciones de esas potencias con la china recordando a los mandarines del Celeste Imperio la visita, poco para ellos agradable, que no hace mucho tiempo recibieron de las flotas europeas. Los fuertes de la entrada del Pei-ho debían sino [sic] me engaño evacuarse en la actualidad por las tropas aliadas, pero a causa de algunas complicaciones que han surgido con el Gobierno de china no tan solo no se evacuan por ahora, sino que el Almirante Francés ha reforzado su guarnición con gente de la Semíramis durante el tiempo que yo he permanecido allí.

Desde luego la Narváez no podía, a causa de su tamaño entrar en el río y las noticias que allí se adquirieron no hicieron más que corroborar lo que ya se sabía desde Manila. Esto es, que por el Pei-Ho no pueden navegar mas que buques de muy corto calado. Nuestro Ministro Plenipotenciario no consideró conveniente deber ir a Tien-tsin sino en un bajel de guerra. Se puso en relaciones con el Contra Almirante francés, quien puso a su disposición la Cañonera Kien-chan (pequeño buque de ruedas agregado a la Semíramis) que se hallaba en Tien-tsin con dicho contra-Almirante en la época de nuestra llegada. El vapor Kien-chan bajo el río hasta Ha-kú para transportar nuestro Ministro. El 25 por la mañana salió a bordo dicho señor con toda la Legación en botes de la Corbeta que lo condujeron al fuerte francés, donde se embarco en el Kien-chan. A su salida de la Narváez fue saludado al cañón con arreglo a la ordenanza y a su paso en nuestros botes por enfrente de los fuertes fue saludado igualmente por los ingleses y los franceses, a cuyos saludos contestó esta Corbeta.

El fondeadero del pei-ho es de lo más malo que se encuentra en el ámbito de la mar. Lo es en tanto grado que comparado con el se puede decir que el de sacrificios enfrente de Veracruz es cómodo, seguro y abrigado. En el Pei-Ho se deja caer el ancla enfrente de la costa en el paraje que mejor parece. No hay abrigo de ningún viento, la mar es siempre mucha, los tiempos reinantes en el golfo de Pe-chili no son siempre buenos, la distancia a la tierra es enorme y con suma frecuencia no se puede barquear. El día de mi llegada procure acercarme al río todo lo posible a fin de facilitar el desembarco de la Legación. Fondeé [369] pues en cuatro brazas escasas a 7 millas de tierra, dejando la fragata francesa, única compañera que tenía en aquel paraje, otras cuatro millas mas afuera de esta corbeta. Durante la noche bajó la marea (pues casualmente fondeé en pleamar) y no quedó mas agua que la que necesita estrictamente la corbeta para flotar con el mar en calma. Pensando estaba en enmendar de fondeadero antes que volviera a bajar la marea, cuando entró un mal tiempo y tuve a toda prisa que encender la máquina e irme tres millas mas afuera, quedando así a 10 de la boca del río. La Fragata Semíramis, sin embargo, de estar a 11 o 12, tuvo también que enmendarse e ir a parar a 15 millas de distancia, antes de encontrar agua proporcionada a su mayor calado. Un bote que se envió a tierra al día siguiente de nuestra llegada tardo 40 horas en regresar. Y aún cuando se combinaron después las horas de salida de las pocas embarcaciones que fueron a comunicar con los fuertes, de manera que coincidieran con las de las mareas, no se pudo conseguir que un bote que fuese al río estuviera de regreso a bordo antes de 18 ó 20 horas.

Allí no se debía quedar por tanto mas que el tiempo absolutamente indispensable. La Fragata

francesa había ido tan solo para que fuese su Almirante a Tien-tsin y estaba guardando por momentos su regreso para irse a otra parte. Me puse pues de acuerdo con el Ministro Plenipotenciario sobre la inversión del tiempo que debía permanecer allí la Corbeta y se convino en que fuera a recorrer el Golfo de Pe-chili volviendo al Pei-Ho antes de la época en que en que debía dejar definitivamente aquellas aguas. El 25 desembarco la Legación y el 26, tan luego como regresaron los botes, salí a la vela de aquel fondeadero, en busca de otro paraje menos malo.

Como en la costa del Pe-chili, sin embargo de ser todo un golfo imperial, no hay puerto ninguno, ni bueno ni malo, proyecté ir a la Gran Muralla, pues teniendo que fondear el barco enfrente de cualquiera playa valía mas estar allí donde siquiera había algo que ver. Dirigí, pues, mi derrota en este sentido, pero al día siguiente se declaró un furioso temporal del N.E. con tanta mar y tanto viento, que después de luchar con él por espacio de algunas horas se hizo necesario arribar y buscar refugio donde refugiarse, sopena de llenar el barco de averías. Encendí pues la maquina el 28 al amanecer, salí del Golfo del Pechifi y me fui a las islas de Atiantan en el estrecho de este nombre dejando caer el ancla aquella tarde al abrigo de la isla de Chang-shan.

En esta isla poblada, como lo está todo cuanto rincón hay en China, donde el exceso de población es causa de que falte materialmente tierra donde habitar, se encuentra un excedente fondeadero abrigado de los vientos del 1. y 4. Cuadrante que son los más tempestuosos en el Pei-hi. Sin embargo, de ser muy pequeña, cuenta cinco o seis aldeas cada una con 40 ó 50 casas y toda ella, lo mismo que las islas inmediatas, esta cultivada con esa minuciosidad y ese cuidado que se nota en los campos del Imperio Chino, país el mejor cultivado del [370] mundo sin exceptuar la misma Bélgica. Aparte de sus campiñas sembradas de trigo no hay allí otra cosa notable que una pagoda consagrada a la Virgen Vianhan, patrona de los navegantes chinos, donde la piedad de los marineros del mar amarillo ha depositado innumerables modelos de juncos y champanes de todas formas y tamaños, religiosas ofrendas en cumplimiento de votos dirigidos al cielo en una noche tempestuosa que podrían figurar dignamente en nuestros museos como muestras completas de lo que son los embarcamientos en este país.

Esperé en Chang-shang que mejorara el tiempo y luego que abonanzó me dirigí a Heng-chang-fu que se hallaba a corta distancia y a donde me traslade en la tarde del 30 de mayo.

Feng-chan es una ciudad de segunda clase en el orden jerárquico de las poblaciones chinas. Es decir, una población de primer orden después de las tres capitales, Pekín, Nankín y Cantón. Su nombre Hen-chang significa ciudad avanzada, lo debe sin duda a su colocación a la entrada del golfo de Pe-chili. Se halla rodeada por una muralla de formidable apariencia, cuya frente por el lado del mar ocupa una extensión de cerca de dos millas, muralla sobre la cual no se ve un solo cañón, pero que bien pudiera fácilmente recibir artillería.

Cuenta 230.000 habitantes según me dijo el Chi-fu que la gobierna. Sus calles anchas y tiradas a cordel (cosa rara en china) están adornadas con una gran porción de extrañas construcciones de piedra, especie de arcos triunfales que las atraviesan, cuyos frontones de granito ostentan fantásticas esculturas y sendas inscripciones. Estas raras construcciones son momentos [sic] de todos tiempos elevadas por la vanidad de los mandarines que allí han residido y que han tratado así de perpetuar su memoria, carece casi completamente de comercio exterior y tanto por esta causa como por su mala rada ha sido tan poco frecuentada por los europeos que durante los últimos cinco años los solos buques que la han frecuentado han sido una cañonera francesa y otra cañonera inglesa.

Con no poca sorpresa mía, pues no creía que hubiera allí mas que chinos, encontré en Heng-chang seis o siete misioneros protestantes anglo-americanos que se hallan establecidos allí desde hace cosa de cuatro años, los cuales desde el momento que llegó el buque vinieron todos a bordo con sus mujeres y sus hijos, ansiosos como es natural de ver caras blancas, y mientras que permanecimos allí todos ellos se esmeraron a porfía en semos útiles y agradables.

Por medio del superior de esta misión que se brindó espontáneamente a servirme de intérprete me puse en relaciones con el Gobernador (Chi-fu) de Hengchang y, después de tener la seguridad de que me devolvería la visita fui a cumplimentarlo el día primero de Junio acompañado de los oficiales del buque. El Chi-fu nos recibió en su palacio, extraño aunque agradable conjunto de edificios rodeados de vastos jardines, en cuya entrada se veían los leones de piedra [371] (pero leones chinos, especie de animal quimérico que más tiene del tigre o del gato que del león) símbolo de la potencia del mandarín de alta jerarquía. Era mandarín de tercera clase (botón azul transparente) y se llamaba Yu-lang-yay. Según me dijeron los misioneros está emparentado con la familia Imperial. Por lo demás era Yu-lang-yay, como todos los altos funcionarios chinos, persona sumamente atenta y ceremoniosa, pues sabido es que la cortesía en China es tanta que ya peca en exageración. El Chi-fu nos recibió con salvas de artillería, nos hizo grandes agasajos, nos detuvo mas de dos horas con su compañía y nos obsequió con un refresco compuesto de cosas que tal vez sean comestibles, de alguno de cuyos platos el mismo Su Excelencia Yu-lang-yay se digno servirme con sus propios dedos. Un banquete chinesco no es ya hoy día ninguna novedad, pero es siempre una cosa tremenda, se puede añadir que un recuerdo horrible para los estómagos europeos. El nuestro comenzó por pepitas de sandía, siguió por dulces y frutas, continuó por carnes y mariscos y terminó por una infinidad de cosas sin nombre, productos químicos de la cocina china, condimentados con aceite de resina y presentados en mezclas de toda forma, color y sabor que fue preciso tomar, so pena de pasar por descortés, regando aquello con abundantes tibaciones [sic] de Sam-chu, bebida tibia que se extrae del grano de mijo, y con repetidas tazas de te hirviendo, con las que fuimos perseguidos desde el primer instante durante todo el tiempo de nuestra visita.

Al día siguiente vino el Chi-fu a bordo a devolvérnosla, acompañado de sus principales empleados tanto civiles como militares, y trayendo además su hijo y un crecido acompañamiento. Transportado desde la playa en botes de esta corbeta, recibido al estruendo de la artillería y con los honores debidos a su cargo, permaneció a bordo cerca de 4 horas sumamente satisfecho. Visitó detenidamente todo el buque parándose largo rato delante de la incomprensible máquina, admirando aquel extraño artificio de hierro y bronce. Vio maniobrar la artillería y lanzar granadas a los cañones, uno de los cuales accedió a disparar por si propio, aunque sin poder conseguirlo, pues las delicadas y pequeñísimas manos del aristocrático mandarín, en todo semejantes a las de la más delicada señora europea, o por mejor decir iguales enteramente a las manos de la mas poderosa criolla americana, no pudieron hacer la corta fuerza precisa en el cordón de la llave del cañón para que el martillo rompiera el fulminante, y después de no pocas tentativas infructuosas tuvo que desistir de aquella empresa. Y por último, no se marchó de a bordo sin llevar consigo sendos papeles llenos de dulces de los bárbaros, que por mas señas le gustaron mucho (bien es verdad que para que gustaran a cualquiera mas que los suyos se necesitaba bien poco) y que de motu propio manifestó querer llevar a casa para que los probaran sus hijas.

Creo poder asegurar que el dignatario chino quedó sumamente complacido de su visita al barco Español. Al despedirse para marcharse me dijo que deseaba [372] darme una comida en su casa y hacerme conocer a su familia, pero como el aceptarla hubiera sido el exponerme a tener que detener el buque allí demasiado tiempo (esto aparte de que una segunda y más completa prueba de la cocina del mandarín podría muy bien ser demasiado fuerte para mi naturaleza), me excuse con la necesidad de salir al día siguiente, pues tal era mi proyecto antes de la visita. Aquella noche, el preceptor del hijo de Chi-fú, mandarín de categoría inferior que también había estado por la mañana, mas traía ramos de flores y de hojas de té, enviados por la familia de Pu-lan-yay. No lo sé en verdad a qué atribuir semejante galantería, cuyo precepto no tengo noticias que se encuentre en ninguno de los libros de los ritos de la etiqueta chinesca.

El día siguiente a medio día (3 de junio) salí de Teng-chang y me dirigí a la vela hacia la gran

muralla. El 5 recalé sobre la costa de Tartaria y aquella tarde a las 4 di fondo enfrente de la Gran Muralla.

Sabido es que este monumento es sin duda la obra más colosal ejecutada por la mano de los hombres, fue construido hace mas de 20 siglos por el Emperador Che-Hoang-Ti. Se dice que empleó 500.000 obreros y que la terminó en cosa de 5 a 6 años, pero en mi sentir esta cantidad de hombres y de espacio son demasiado pequeños para crear aquella enorme fortificación de mas de 1300 millas de largo, que comienza en la mar, cruza llanuras, atraviesa ríos, sube y baja altas montañas, salta vales profundos sin que su línea se vea interrumpida sino una sola vez en todo el trayecto por el río amarillo, por encima del cual no pudo echar un puente. Hasta hace muy poco tiempo los europeos no han tenido mas que noticias muy vagas de esta muralla y solo se sabía que su existencia era una realidad y no una fábula. Los viajes por tierra a través del Asia eran y siguen siendo punto menos que imposibles y las costas del extenso golfo de Liang-tung donde principia la muralla han estado completamente desconocidas hasta 1793, en que dos buques de guerra ingleses (Discovery y Alceste) navegaron por su parte meridional y vieron desde 8 a 9 leguas de distancia las torres de la Gran Muralla. Las dos guerras con China y más especialmente la última, juntamente con algunos trabajos hidrográficos ejecutados en 1859 y 1860 han servido para dar a conocer el golfo de Liang-tung, pero aún hasta hoy día son muy contados los europeos que han podido pisar la gran Muralla.

El Embajador francés Barón Gros después de firmados en Tein-tsin los tratados de 1858 quiso visitarla y fue allí en el aviso de vapor Pregent. Este buque se acercó a la costa por la parte de china, es decir, por la parte inferior de la muralla, y tuvo que fondear a dos o tres millas de distancia a causa de los bajos que por aquel paraje despide la tierra. La embajada francesa saltó en la playa con mucha dificultad (bastante lejos de la muralla) pues los botes no podían atracar: pero los habitantes de las aldeas vecinas que habían acudido a ver el vapor se opusieron formalmente a que los franceses se acercaran a la muralla. [373] Reunidos en número de 300, a pie y a caballo, salieron a su encuentro y después de varias conferencias inútiles tuvo el Barón Gros que retirarse a su buque, a fin de evitar una lucha y no comprometer su posición por una excursión de recreo y curiosidad.

Yo me atraqué a la costa de Tartaria con objeto de evitar los bajos que habían impedido aproximarse al Pregent, y encontrando muy limpia toda aquella parte pude fondear en 76 brazas de agua a menos de media milla al este del extremo de la Gran Muralla, que veíamos por su cara exterior, es decir, por la Tartaria. Por aquella parte la costa es tan sumamente limpia que yo no fondeé todavía mas cerca porque iba a la vela y se quedó en clama el viento al llegar allí.

La Gran Muralla comienza a unas 150 varas de la playa donde forma una especie de herradura que contiene dentro una gran extensión de terreno y que es un verdadero reducto que defiende su flanco por el lado de la mar. Desde allí sale hacia el interior dirigiéndose como al N.N.O. a través de la llanura. Encuentra a corta distancia unas montañas de más de 2000 pies de altura por las cuales sube, ya formando escalones y ya cuestas, siguiendo las ondulaciones del terreno hasta la misma cumbre, en donde cesa de verse el fondeadero. El reducto donde comienza despide un estribo que avanza hasta la playa y penetra en el agua bastante mas adentro del límite de las mareas bajas de suerte que toda comunicación por tierra queda cortada entre la Tartaria y la China. Sin embargo, con el transcurso del tiempo y la falta de tiempo se ha ido amontonando la arena contra la muralla en algunos parajes cerca de la playa y en la actualidad pasan por allí de una parte a otra no tan solo las personas sino también los animales.

En un libro publicado recientemente *Souvenirs d'une ambassade en chine et au Japon* por Mr. de Ettoges, agregado a la embajada del Barón Gros, se dice que la muralla desciende al mar por dos espolones o muelles paralelos.

Esto no es exacto, pues no hay mas que el espolón o estribo de que acabo de hablar. Tal equivocación tiene por origen indudablemente la distancia y el punto desde donde la vieron los

Franceses. Yo he pasado luego por el paraje en que fondeó la Pregent y parece desde allí efectivamente que una de las caras del reducto es otro espolón que avanza hacia el mar.

En uno de los ángulos del reducto se eleva una pagoda de dos pisos cuyo interior está casi arruinado. Los chinos tienen la costumbre de poner letreros por todas partes. Las tablas y las tiras de papel con sentencias y versos de sus sabios y de sus poetas sirven para lo mismo en sus casas que los cuadros y las pinturas en las nuestras. Siguiendo esta costumbre, las paredes de la pagoda están adornadas con grandísimas lápidas de mármol negro, algunas de ellas, notables por su colosal tamaño, llenas de apretadas escrituras que, en mi profunda ignorancia del idioma y de las letras del celeste imperio he tenido el sentimiento [374] de no entender. Quizás allí se diga quienes fueron los constructores y en que época se levantó la obra que allí comienza, aunque también puede muy bien no ser aquello otra cosa que una recopilación de máximas de Confucio o de cualquiera de sus comentadores.

La muralla tiene el mismo aspecto que las de todas las ciudades de primer orden que yo he visitado.

Pudiera creerse que todas las fortificaciones en China son de una misma época, sino se conociera la repugnancia, el horror con que se miran en este país las innovaciones de cualquiera clase, por leves, por motivadas, por convenientes que pudieran ser, que tiendan en lo más mínimo a atraer las prácticas establecidas. Aquí en este país donde todo, hasta lo más trivial, está reglamentado por leyes antiquísimas y por tanto muy veneradas, donde hace muchos siglos se creyó que todo había llegado a la perfección así en el orden moral como en el orden material: donde todavía se conserva esta creencia arraigada en el fondo de todas las almas, sin que para destruirla sea bastante el contacto con los europeos, considerados de buena fe en China, lo mismo por el pueblo que por el gobierno, como monstruos o como demonios; donde se rechazan sistemáticamente las ciencias y las artes de Europa, que se miran todas como inútiles o como perjudiciales, en este país son materialmente imposibles las innovaciones de ninguna clase. Se oponen a ellas las leyes y las costumbres. Las impide la misma constitución orgánica de esta sociedad cuya base fundamental es el respeto a lo antiguo, la veneración a lo pasado. En China se copia todo lo que existe, pero jamás se crea nada nuevo. Las infinitas embarcaciones que surcan sus ríos y sus mares son iguales a las que los surcaban hace más de dos mil años. Todas sus poblaciones, todos sus edificios son tan completamente semejantes, que se dice ordinariamente que quien ha visto un pueblo chino los ha visto todos. Su admirable sistema de canalización, su sistema de riego es general por todas partes. Sus medios de cultivo, sus procedimientos mecánicos, los productos de su industria son idénticos en todo el imperio, sin embargo de la diversidad de Chinas. Sus vestidos son uniformes en figuras, telas y colores y se vienen usando desde tiempos antiquísimos. En general y en revés palabras se puede decir que en China todo es igual o cuando menos muy semejante. Casi pudiera decirse sin pasarse de exageración que toda (?) la raza humana que puebla este país está fundida en el mismo molde. Tanta es la semejanza que tienen los chinos entre sí los unos con los otros, y tan leves son en sus fisonomías estas diferencias que en las demás razas de la tierra sirven para distinguir una criatura de otra criatura de la misma especie.

Una de las consecuencias de tal estado de general de cosas es que la Gran Muralla de China haya de ser forzosamente igual, como lo es en efecto a las murallas de Shang-hae [Shanghai], Heng-chan, Tien-tsin [Tianjin] o cualquiera otra de 1717 ciudades fortificadas que se dice haber en el Imperio. [375]

Por la parte exterior que da frente a la Tartaria la muralla hasta una cierta altura está hecha con piedras negras que parecen pizarras y el resto con grandes ladrillos de color oscuro de tierra sin cocer.

De trecho en trecho, a distancias de 300 a 400 metros, hay torres cuadradas que son propiamente los baluartes de aquella inmensa cortina. Todas las que vimos eran de dos pisos y

de piedra de granito: en el primer piso tenían por cada frente tres sacteras [sic] de forma ojival (9 en total) y el segundo piso estaba almenado.

Por esta cara inferior la pared está bastante deteriorada ya por la acción del tiempo ya también porque los habitantes de las aldeas inmediatas, que no son pocas, suelen al parecer utilizar los ladrillos de la muralla para construir sus casas. En algunos parajes están asimismo destrozadas las almenas, pero en general la obra en su conjunto se conserva en buen estado.

Se conoce que tuvo un ancho foso y se conservan los vestigios. Pero la necesidad del terreno es muy grande en china y el arado del cultivador ha invadido hasta el mismo pie de la escarpa del muro.

Tan luego como fondeó el buque, bajamos cual es natural a tierra, a recorrer la gran muralla. Un bote nos desembarcó en el mismo pie del estribo que avanza en la mar. A decir verdad los chinos y los tártaros no parecían al principio hallarse muy satisfechos con aquella repentina invasión. Mas considerando quizás por una parte que los bárbaros éramos muchas y bien armados y siendo por otra que todo el daño que se les hacía se reducía a recorrer y examinar aquel monumento, fueron poco a poco humanizándose y concluyeron por hacerse buenos amigos. El gran cariño que se profesa en todo el Imperio Celeste a las monedas de plata mejicana contribuyó poderosamente a cimentar esta amistad y después de algunas ligeras transacciones nos encontramos allí tan en nuestra casa como pudiéramos estar en cualquier otro fondeadero en la misma España.

En una de las cortinas de la muralla estaba pintado un gran rótulo con letras europeas que se leía desde abordo y que decía *Arcona, Monigt Preusse Fregatte*. La vanidad nos tentó con aquel mal ejemplo y quisimos también dejar nuestro nombre escrito en aquella mole inmensa de ladrillo de 20 siglos. Volvimos pues a la mañana siguiente provistos de pintura blanca y cuando salimos de allí aquella tarde, se leía desde la mar en la Gran Muralla *Narváez. Corbeta de S.M.C. 6 Junio 1864*.

Mientras tanto empezaba a darme cuidado la aguada del buque, cosa algún tanto difícil de reemplazar en el norte de china. En Shang-hae no hay mas agua que la del río, la cual es tan mala que los europeos han tenido que renunciar a ella. Se la mezcla siempre con vino o bien (lo que es más común entre las clases acomodadas) no se bebe mas que agua de soda o cerveza. En todo el golfo de Pe-chili apenas hay agua potable y la poca que se encuentra es generalmente [376] mala. Los chinos jamas beben agua pura. En cambio, están continuamente bebiendo té y se atribuye con fundamento tal costumbre a la mala calidad de las aguas que hay en el Imperio Celeste (y más especialmente a su parte septentrional) y a la necesidad de hervirlas para que no sean nocivas para la salud. Yo no había podido encontrar agua en las islas de Tian-tan ni en la ciudad de Teng-chan y tampoco la halle en las cercanías de la gran muralla. Pero teniendo noticias de que la había buena en Lia-sia-kuang a unas 7 leguas de allí, me traslade a esa población en la propia tarde del 6 de junio a la máquina por no haber viento.

Lin-sia-kuang es una aldea de corto vecindario, habitada por campesinos. Su rada es bastante buena y se puede aproximar un buque a tierra a distancia de menos de media milla. Hay allí dos pozos de agua muy regular, y en ellos pude, aunque con mucho trabajo pues a lo mejor se agotaban, reemplazar parte de la aguada de la corbeta. Esta faena me detuvo allí cosa de cinco días, en uno de los cuales fue visitado de nuevo el buque por varios mandarines. Residían en Nan-bai-ho, población de aquellas inmediaciones y habiendo oído hablar de la llegada de un champan bárbaro cargado de maravillas, querían verlas por sus propios ojos.

En esta visita tuve ocasión de cerciorarme de un rasgo del carácter chino, rasgo de que antes sospechaba por haberlo notado varias veces, que pinta bien su vanidad nacional. Los chinos conciben que no se entienda su idioma hablado: pero no conciben que no se le entienda cuando lo escriben. La diversidad de lenguas que se hablan en el Imperio Celeste, donde un chino de Canten, otro de Fo-kien y otro de Pe-chili se entienden todavía menos quizás entre sí que un

español, un francés y un inglés; la generalidad de su escritura ideológica [sic, ideográfica] que es una misma a pesar de la diferencia de idiomas no tan solo en toda china, sino también en Cochinchina, Tartaria y aún en el mismo Japón donde está muy repartida y por último la falta absoluta entre los chinos de conocimientos geográficos que les hace creer de buena fe que no hay mas mundo que China y que fuera de China no hay nada en el mundo son las causas que han dado tal vez origen a esa creencia. Viendo los buenos de los mandarines que por mas que hablábamos no nos podíamos entender, sacaron sus avíos de escribir, avíos de que todo chino de categoría va siempre provisto, escribieron una porción de cosas probablemente muy buenas en sus clásicos papeles rojos y me las presentaron con gran cortesía para que yo los leyera. Al hacer esto se veía en sus rostros el aire de satisfacción de una persona que ha conseguido resolver un difícil problema importante [sic], Debo confesar que al ver ellos que yo entendía mucho menos sus grabados que sus palabras, formaron una tristísima opinión de mi capacidad. Su admiración rayó en estupor al considerar aquel otro mandarín bárbaro de cielos desconocidos, que era tan bárbaro que no solo no entendía el chino pero que ni aún siquiera sabía leer. [377]

Una vez reemplazada la aguada que se puso, salí de Lin-sia-kuang el 11 de junio por la mañana y me dirigí a la vela hacia la barra del Pei-ho, para informarme del estado de los asuntos de nuestra Legación.

Hasta aquí toda la campaña había sido sumamente feliz, pero en esta travesía ocurrió un incidente bien desagradable.

Un Junco chino nos abordó a las 11 de la noche y nos hizo pedazos el bocalon de foi, el de pelifoc y el tamborete del Camprés. Fue menester andar mas que de priesa para que no nos destrozaran todos los botes de la banda de estribor.

Este abordaje era tanto mas extraño cuanto que el Junco había sido visto con mucha anticipación y se había maniobrado para evitarle, si bien inútilmente porque se nos vino encima. Además, la noche estaba suficientemente clara y la corbeta llevaba sus tres luces de situación. Por otra parte, el junco había arriado las velas en el mismo instante del abordaje y había en la corbeta quien creía que los chinos habían tratado de saltar a bordo, pero que al ver la mucha gente que acudió al lugar de la avería se habían escondido bajo la cubierta de la embarcación.

Sabido es que hay muchísimos piratas en las costas de China a pesar de la activa persecución que les hacen los marinos ingleses (en una sola ocasión destrozaron una flota de 64 Juncos piratas donde había mas de 3000 hombres) la piratería sigue aún, si bien en menores proporciones, infestando todos estos mares. El año pasado un buque hamburgués fue robado y echado a pique a muy corta distancia de Hong-kong. Ahora mismo, en julio de 1864, el bergantín español Ylocano ha sido asaltado dentro del propio puerto de Hon-kong debajo de las baterías inglesas y ha podido salvarse gracias a la enérgica resistencia de la tripulación. Dos de sus marineros heridos estaban al cuidado del médico de la Valiente, cuando la Narváez entró en Hong-kong de regreso de esta campaña cuyo parte estoy extendiendo.

Como esta corbeta cuando navega a la vela con sus cañones al centro tiene el mismísimo aspecto de un clipper mercante aparejado de briek-barca, mucho más cuando se la mira desde proa, que las velas del palo trinquete ocultan la chimenea, era posible que la hubieran tomado por lo que no es. Aparte de esto, nosotros habíamos anochecido a corta distancia de un brick-barca hamburgués del tamaño de la Narváez, que es cuando por nuestra proa a la puesta del sol se había puesto por la popa al principio de la noche y seguía nuestras aguas a distancia de 2 ó 3 millas. Era también posible que se hubieran equivocado de barco.

Hice contar la gente que venia en el junco chino y resultó que había 47 hombres. Los detuve, pues, encendí la máquina, lo tomé del remolque y me lo llevé al Pei-ho a donde llegué a las siete de la mañana siguiente del 12 de julio. Escribí al Sr. Ministro Plenipotenciario dándole cuenta de la ocurrencia y [378] rogándole que averiguara si el buque era o no pirata, y envía a Tien-tsin uno de los que parecían principales en el junco. Este debía presentarse a las autoridades chinas

las cuales dirían si el buque se ocupaba o no en un tráfico legal. En Ha-kú, pequeña aldea a la entrada del río Pei-ho, no se conocía el barco ni su tripulación por no ser de allí. Si era pirata, importaba poco que pudiera escaparse el hombre enviado a Tien-tsin, toda vez que quedaban otros 46, y si no lo era, las autoridades chinas cuidarían de decirlo al Sr. Plenipotenciario, quien me lo haría saber por el propio emisario.

Habiendo salido éste en la misma tarde del día 12, me preocupé en remediar la avería de esta corbeta, lo cual pudo hacerse con los recursos del buque, construyendo un nuevo tamborete y poniendo los bocalones de respeto. El buque quedó fondeado por la popa al alcance de nuestros centinelas, interín llegaba la contestación de Tien-tsin.

Mientras tanto, recibí por varios conductos noticias nada agradables, aunque vagas, del estado de los asuntos de nuestra Legación. No se especificaban sucesos, pero se decía en general que aquello iba mal. Así pues, al cabo de tres días resolví trasladarme a Tien-tsin, tanto por esto cuanto por no haber recibido contestación acerca del junco detenido y además para acordar con el Sr. Ministro Plenipotenciario las operaciones futuras de esta corbeta.

Dejé pues el buque el 16 y tomando en Ta-ku carruajes del país (endiabladas máquinas inventadas a propósito para triturar los huesos) salí de allí al oscurecer y llegué a Tien-tsin en la siguiente mañana. Afortunadamente las noticias que habían llegado hasta nosotros acerca del estado de los asuntos de la Legación eran inexactas. Habían surgido al principio algunas dificultades, pero se las había orillado y todo marchaba en orden y por buen camino, según me dijo el Sr. Ministro [Sinibaldo de Mas]. Con respecto al junco, el Plenipotenciario chino que estaba tratando con el español había manifestado que la embarcación no era pirata y que el abordaje había sido fortuito. Nuestra Legación había reclamado una indemnización por las averías causadas a la Narváez, pero esto había dado lugar a contestaciones, y por último, se convino en que se soltara el junco y se diera el asunto por terminado.

Finalmente y con relación a las operaciones de ésta Corbeta, estando ya instalada la Legación y con los asuntos marchando por buena vía, me manifestó el Sr. Ministro me manifestó que toda vez que no debía detenerme allí hasta la conclusión del Tratado, cosa que por entonces iba largo, no tenía ya necesidad del buque. Así pues se acordó que emprendiera su campaña de regreso a Filipinas y que dijera el fondeadero de la barra del pei-ho, luego que expirara el tiempo fijado en mis instrucciones.

Arreglado ya todo salí de Tien-tsin el 19 y regresé a la corbeta donde llegué el 21 al amanecer. Se dejó ir el junco en libertad y me ocupé de alistar el buque para la salida. Mientras tanto había fondeado en Pei-ho la Goleta de Guerra [379] inglesa (gun vessel) Asprey, conduciendo a su bordo a Mr. Wade, Ministro inglés en china en relevo de Mr. Bruce. Por este buque supimos noticias de Shang-hae nada satisfactorias. El cólera estaba haciendo allí temibles estragos. Se calculaban de 1000 a 1500 personas las que morían diariamente en la población. Uno de los buques. Uno de los buques de la estación inglesa (el vapor Leopard) había perdido dos oficiales y quince hombres. Entre las víctimas de la enfermedad se contaba nuestro cónsul el Sr. D. Eusebio de Fortuny. Esta corbeta se hallaba en verdad no poco escasa de combustible y no sabía en verdad donde adquirirlo. Tenía el proyecto de ir por él a Shanghae pero las noticias que había de esta población obligaban a abandonar la idea. No era prudente comprometer la salud de mi tripulación, el buen éxito de la campaña, por ir allá con el solo motivo de tomar carbón. Por otra parte el combustible que había en Shang-hae era por el momento por lo malo y caro. Ya en el mes de mayo me había sido forzoso detenerme allí quince días por esta sola necesidad de reemplazar el carbón. Era casi seguro que ahora una detención semejante, una detención de solo una semana en aquel río infestado por el cólera, podría tener consecuencias perjudiciales de suma gravedad para el buque. Preciso fue desistir de tal proyecto y desistir al propio tiempo de remontar el río hasta Nankín aun más que a Shang-hae la escala en aquella capital tenía otro grave inconveniente. Sabido es que en China hay una guerra civil desde hace

no pocos años y se atribuye y no sin algún fundamento a esta discordia intestina el fácil éxito de las potencias europeas en su última guerra contra el celeste imperio. En estos últimos tiempos el Gobierno Imperial ha hecho todos los esfuerzos que son posibles con un gobierno como el de China a fin de terminar esta lucha. Cuando yo toqué en Shang-hae la insurrección se hallaba reducida a muy corto espacio de terreno en los alrededores de Nankín, que era la capital de los rebeldes, o sea de los taepings como se les llama en China. Esta ciudad cercada ya varias veces sin buen éxito se hallaba entonces sitiada estrechamente por las fuerzas imperiales y se esperaba rendirla pronto. Por tanto, la ida de esta corbeta a Nankín podría haber sido perjudicial para los intereses de nuestra Legación, pues el gobierno de Pekín hubiera podido hacer sobre ella toda clase de suposiciones. Posteriormente he sabido en Cantón a principios de agosto que Nankín ha sido tomada el 19 de julio por las tropas imperiales las cuales se dice que han pasado a cuchillo a todos los habitantes varones de aquella inmensa capital.

Abandonada la idea de ir a Shang-hae se hacia preciso buscar carbón en el Pe-chili. Pero allí no lo había, o lo que es lo mismo, el que había allí era malísimo y a precio de oro. El Sr. Ministro Plenipotenciario trató de procurármelo, pero no pudo. Los ingleses no tienen allí depósitos. La cañonera que está en el Pei-ho navega con carbón chino, con el cual no consigue apenas andar. Nosotros mismos la hemos visto tardar 7 horas en navegar 9 millas, y su comandante [380] me dijo que era porque no podía levantar vapor. Sin embargo, habiendo diferencia de opiniones acerca de los carbones chinos, resolví experimentarlos y formar concepto por mi propio. Había un depósito en Ha-ku [sic] por el cual pedían nada menos que 19\$ Tonelada. Hice adquirir 40 quintales y los probé a bordo. El resultado de esta experiencia me demostró que era preferible hacer toda la campaña a vela, mejor que tirar el dinero comprando aquella cosa negra que se llamaba carbón, con la cual no se podía hacer andar la máquina. Me reduje pues a adquirir algunos víveres frescos que se encuentran en Ha-ku fácilmente y al amanecer del día 25 de junio salí de la barra del Pei-ho para regresar a Filipinas. En la península de Shantung, a la salida del golfo de Pe-chi-li se encuentra se encuentra el puerto de Yen-tai, que ha sido muy recientemente abierto al comercio europeo por los últimos tratados. A fin de ver si encontraba allí carbón me dirigí a la vela hacia Ten-hai [sic], donde fondeé el 28 a las 4 de la tarde, Yen-tai es una ciudad insignificante que está creciendo rápidamente, porque la provincia de Shang-tung produce algodón y se le exporta a Europa desde allí. Estaban en el puerto diez o doce embarcaciones europeas y dos cañoneras de guerra francesas, además de un crecido número de barcos chinos. Y a pesar de ser muy pocos los europeos establecidos allí encontré un pequeño depósito de carbón de piedra de regular calidad. Se adquirieron 86 toneladas a 17\$ y tan luego como se las embarcó salí de aquel puerto el 30 al amanecer. Sin embargo de que con ese refuerzo no se llenaron las carboneras, traté de ver si era posible llegar hasta Hong-kong con el combustible que tenía a bordo, sin hacer por esto que la travesía fuera interminable. Suponiendo que en aquellas latitudes había quizás algunos vientos variables apagué los fuegos y largué el aparejo tan luego como salí de Yen-tai, proponiéndome reservar la máquina para cuando en latitud más baja encontrarse bien entablada la monzón del S.O. Pero enseguida que desemboqué en el mar amarillo observé que esta monzón no tan solo alcanza hasta allí como dicen los derroteros, sino que además estaba entablada en toda su plenitud y con todas sus variaciones. Ocho días de lucha contra calmas, chubascos y vientos por la proa no produjeron mas resultado que llevar al buque hasta el Archipiélago de Corea [sic]. Hubo singladura en que se granjearon por junto 18 millas y pasé tres días a la vista de las Islas Alceste y Modesta (?) dando vueltas sin poder montarlas. Semejante resultado me convenció que si me empeñaba en continuar a la vela, me exponía a tener que aguardar por allí hasta el mes de noviembre, a que con los tiempos fríos se entablaran los tiempos del N.E.

Era preciso pues quemar el combustible que había a bordo y buscar en donde reemplazarlo a lo largo de la derrota. Dos caminos se me presentaban a la vista: El primero hacia el S.O. a

Shang-hae. Subir el yang-tse-kiang, pagar un dineral por el practicage del río, llegar a una población infestada por el cólera, perder allí mucho tiempo y encontrar carbón regular a precios muy subidos. [381] El segundo hacia el S.E. a Japón. Llegar a puertos fáciles, estar en un país sano, hacer ver nuestro pabellón donde no se le conoce, ver una nación que está llamando la atención de Europa, no perder tiempo y encontrar carbón regular a precios módicos. No vacilé, encendí la máquina el 7 de julio al oscurecer y me dirigí a Nagasaki. No se me ocultaba que podía encontrarme con muy serias dificultades. Conozco bastante la historia de las relaciones de las potencias cristianas con los japoneses desde la expedición del Comodoro Perry hasta la época presente. Creo estar enterado de las causas que indujeron al gobierno de Japón a cerrar sus puertos poco después de los tiempos de San Francisco Javier, así como de las que le han hecho volver a abrirlos hace 9 años. Pero precisamente este mismo conocimiento me decía que si encontraba dificultades no debían ser de índole insuperable. Por lo demás, esta escala en el Japón traía necesariamente consigo algo no previsto, algo indeterminado, algo de eso que se llama suerte, y en todas las empresas de los hombres, lo mismo en las grandes que en las pequeñas, es menester dejar a Dios su parte.

Nuestra nación no tiene hechos tratados con el Japón, no por otra causa sino porque no se ocupó de eso cuando todas las demás potencias de Europa lo hicieron, en la época en que declaró el Gobierno Japonés que estaba dispuesto a tratar con todo el mundo, pero esta falta de tratados no era un impedimento para la corbeta, pues el buque de guerra por su propia naturaleza tiene derecho para ir a todas partes. Puesta la máquina en movimiento el 7 al oscurecer, recalé el 8 sobre la isla de Quelpart (?) y el 9 a la puesta del sol di fondo en Nagasaki. Desde el primer momento de aproximarse a Nagasaki se dejó sentir que el Japón es un país muy distinto de la China. Baterías de costa bien situadas, bien tenidas y bien artilladas con cañones europeos de grueso calibre defienden la entrada del Puerto y el forzarlo en caso de guerra no sería empresa fácil. Aún antes de fondear ya había venido a bordo un bote con un oficial japonés a informarse de la nacionalidad del buque y propiamente dicho a hacer lo que se llama la visita de guerra. Esto jamás se ve en ningún puerto de China en cuyos puertos entran y salen las embarcaciones europeas lo mismo que no estuvieran habitados. Aquel oficial japonés ya sabía por la bandera que el buque entrante era español y así lo dijo hablando en inglés bastante correctamente. En china es muy raro que no confundan todas las potencias de Europa unas con otras. Para el chino todos los europeos son de una sola nación, es decir, países bárbaros. Para el japonés no. El Japonés las diferencia. Sabe geografía, cosa que el chino ignora absolutamente. El chino desdeña en general las ciencias y las artes de Europa, al paso que el japonés las admira y procura iniciarse en ellas. Yo fondeé en Nagasaki a las 8 de la noche. A las 10 atracaba a bordo una hermosa aunque extraña fálua con el Superintendente de la Aduana (que ejerce funciones semejantes a las de Capitán de Puerto) acompañado de varios oficiales y de intérpretes japoneses. Venía en nombre del gobernador a saludar y [382] a informarse del motivo de la llegada del buque. Habiéndole manifestado que iba por carbón, aguada y algunos víveres, entabló conversación y en el transcurso de ella y como cosa ordinaria me dio un papel escrito en inglés que me dijo ser las ordenanzas del Puerto para los bajeles que no tenían tratados con el Japón.

Efectivamente así se intitulaban esas ordenanzas (Regulations) que eran muy breves pues se reducían a dos: 1.- No usar los botes propios para comunicar con tierra. 2.- Hacer pasar por aduana todo cuanto se comprara y pagar los derechos que pudieran estar establecidos.

Esta segunda regla era muy natural y no tuve inconveniente en admitirla, pero con respecto a la primera pedí explicaciones, pues a la verdad el texto de su redacción era bastante oscuro. Estas explicaciones fueron, que no negaban que el buque permaneciera en puerto el tiempo que le pareciese, que no negaban tampoco que se comunicara con la población, pero querían que siempre que se tratara de ir a tierra se izara en un tope una bandera para que viniese un bote del gobierno japonés, añadiendo por vía de paliativo que este bote jamás tardaría.

Aceptar esto hubiera sido si no precisamente estar incomunicado a bordo, al menos dependiendo por completo para comunicaciones con el exterior de la buena o mala voluntad de las autoridades de Nagasaki. Manifesté pues cortés pero categóricamente que no aceptaba por ningún concepto semejante condición haciéndole los argumentos que me parecieron convenientes. De nada me sirvió que el Superintendente me citara nombres de buques y de naciones que habían llegado allí para hacer tratados con los japoneses y que según me dijo la habían aceptado. De nada sirvió que ofreciera tener constantemente un bote suyo cerca del buque para que no hubiera que esperar por su llegada. Yo consideraba esto como intervención extranjera en el servicio interior del buque y mi deber era no ceder en el derecho de usar mis propias embarcaciones siempre que lo tuviera por conveniente. No pudiendo avenirnos me dijo que lo consultaría con el Gobernador. Mas temiendo yo que esta consulta pudiera ser un pretexto de demora y de negociaciones interminables le manifesté por preciso que al día siguiente temprano estuviera resuelto el asunto, en el concepto de que teniendo que hacer en tierra, pensaba, si no se le resolvía, ir a las 10 de la mañana en mi canoa. Le devolví pues sus ordenanzas y por último se despidió a la 1 de la noche asegurándome que a la mañana siguiente me enviaría la contestación del Gobernador.

En esta visita tuve ocasión de notar la exquisita política de los oficiales japoneses, muy distinta por su cortesanía y su dignidad de la familiaridad y zalamería que se nota en los mandarines chinos. A las 10 de la mañana atracaba a bordo otra falúa japonesa. Venía en ella el segundo gobernador de Nagasaki acompañado de un número bastante crecido de oficiales y por supuesto, [383] con sus intérpretes japoneses. Siguiendo la invariable costumbre de todos los orientales de no ir nunca derechos a un objeto me habló primero de varias cosas indiferentes, de España, de Filipinas, de no tener nuestro gobierno tratados con el suyo, y aún me nombró nuestra última guerra en Marruecos. Luego puso mucho empeño en saber si yo iba al Japón a tratar de negocios, es decir, a hacer tratados, manifestándome no ser allí sino a Yokohama a donde en tal caso debía dirigirme. Desengañado fácil y francamente sobre este punto, abordó por último el asunto capital, aunque de una manera indirecta y dándolo como cosa hecha, manifestándome que siempre que yo deseara bote podía izar en un tope la bandera, etc. Yo le aguardaba aquí y lo atajé resueltamente sin rodeos ni circunloquios. Le dije que según todas las leyes de derecho de gentes los japoneses estaban en su derecho de admitir o no admitir un buque cualquiera en sus puertos. Que si lo admitían y el buque era de guerra estaban también en su derecho de señalarle fondeadero donde mejor les pareciera. Pero que una vez admitido y fondeado no tenían absolutamente derecho para intervenir de manera alguna en su servicio interior y que uno de los actos de este servicio interior era el uso de sus propias embarcaciones. Le manifesté que yo no podía tratar del asunto sino bajo estas bases, las cuales se reducían lisa y llanamente a la admisión o no admisión del buque en el puerto. Y por último le agregué que yo había llegado al Japón resuelto a no faltar en nada a los Japoneses, pero resuelto también a no permitir que ellos faltaran en nada a los españoles, y que la única manera que había de entendernos era respetando mutuamente los principios establecidos como derecho de gentes en todas las naciones civilizadas.

Esto bastó. Mi diplomacia franca y leal y si se quiere algún tanto alquitranada como la de todos los oficiales de la marina, produjo el resultado que era de esperar. No hubo discusión sobre punto ninguno. El gobernador me dio completamente la razón y me dijo que consideraba el asunto como terminado. Y efectivamente quedó terminado. Hemos estado en Nagasaki de la propia manera que pudiéramos estar en Manila. Yo he cuidado de que por nadie del buque se diera el mas leve motivo de disgusto en la población y ellos por su parte se han esmerado en que los españoles salieran de Nagasaki contentos con los japoneses. Tratando luego de las necesidades del buque me indicó el Gobernador que el Gobierno Japonés podría facilitarme carbón, aguada y víveres frescos, pero no carnes saladas porque no las tenían ellos. Acepté con

tanto más gustos sus ofrecimientos cuanto que deseaba yo que fuera el gobierno japonés y no el comercio extranjero quien proveyera el buque, a pesar de las ofertas que de todas partes me habían llovido desde el primer momento de mi llegada: pero le indiqué que mi aceptación era bajo el concepto de que se pagaría todo, con lo cual convino como cosa sobreentendida.

Por último, cuando ya estaba todo arreglado se despidió el gobernador saliendo de a bordo a las 9 de la mañana. He otro (?) antes que hemos estado [384] en Nagasaki lo mismo que pudiéramos estar en cualquier Puerto español. La novedad de hallarnos en el Japón nos tuvo en tierra lo mismo a los oficiales que a mi todo el tiempo que pudimos cercenar a nuestros deberes en el buque. He dado licencias para pasear a maquinistas, contra maestres, maestranza, y algún marinero de buena conducta. Desde el primer día conocieron los japoneses nuestros uniformes y supieron distinguirnos de los otros europeos. No ha ocurrido el mas mínimo incidente. Sin embargo hemos ido por todas partes por la ciudad y por el campo, y aun a veces los oficiales y yo nos hemos retirado a bordo a horas muy altas de la noche después de haber estado en sociedad ya con europeos ya con japoneses. Por todas partes hemos encontrado afabilidad en las miradas, sonrisa en la boca, atención en los ademanes. Y esto nos ha sucedido precisamente en una época en que los oficiales de otras marinas bajan a tierra con el revólver en la cintura; en que en cierta Escuadra hay una orden circular mandando disparar en el acto y sin vacilar sobre todo japonés que se vea llevar la mano a la empuñadura de uno de sus sables (sabido que todo japonés, a no ser de la clase mas inferior del pueblo nunca sale sino armado con dos sables y que este uso es en el Japón tan general como lo es en Europa el de salir con guantes o con reloj) orden circular necesaria en fuerza de los muchos asesinatos que había y sigue habiendo y de los ataques que se dirigían y se dirigen contra las personas de esa escuadra. En resumen todos en esta corbeta han salido materialmente encantados del Japón y yo debo confesar que también lo estoy. Aquello es decididamente lo mejor de Asia.

El pueblo japonés se halla quizás a punto de emprender una lucha desesperada con una o más potencias europeas y sin embargo ama y admira a los europeos. Aunque he estado muy poco tiempo en el Japón, por lo que he visto y oído me figuro que tan vez no se ha sabido tratar a los japoneses.

El Japón tiene su civilización propia y camina además a paso de gigante hacia la civilización europea, que amolda a la suya y de la cual toma con avidez las ciencias y las artes útiles. El Japonés es orgulloso. Tiene la conciencia de su fuerza y de su dignidad y quiere ser el amigo, no el esclavo de Europa. El europeo en Asia, acostumbrado a tratar como dueño y señor al perezoso indio y al degenerado chino, ha creído tan vez poder explotar en su provecho el Japón como explota la India y la china y se ha equivocado. De aquí la mala inteligencia, de aquí la guerra que va a estallar. El sentimiento de que el europeo lo considera como de una raza inferior no deja materialmente vivir al japonés. Este es el aguijón que le hace trabajar sin descanso para colocarse en su nivel y preciso es confesar que trabaja con fruto. En Nagasaki hay una factoría que construye maquinas de vapor con operarios japoneses. Otra factoría semejante ha sido quemada por los ingleses el año pasado en Kagoshima. Su marina cuenta hoy día con 43 buques de vapor, todos ellos a la verdad construidos en Europa o en América, pero no tienen en ellos nadie que no sea japonés, ni [385] aún los maquinistas. Se cuentan con respecto a ésto curiosas anécdotas Les ha sucedido que por no poder parar una máquina de un sistema complicado, un buque tuvo que estarse dando vueltas dentro de un puerto hasta que se le acabó el vapor. Otro buque se paró por la misma causa; pero no por eso desisten de no querer admitir maquinistas extranjeros. Están armando un ejército con carabinas y haciéndole abandonar sus clásicas ropas talares para que aprenda la táctica europea. Las ciencias, las técnicas y las artes de Europa tienen aulas en muchas poblaciones del Japón. Yo he tenido a bordo oficiales de marina japoneses que hablaban inglés, francés y holandés.

Todo esto se ha hecho en el Japón en 9 años. Desde 1855 data la expedición del Comodoro

Perry que abrió al mundo civilizado las puertas de este Imperio cerrado desde mas de dos siglos atrás. Voy a citar unas pocas observaciones personales del carácter japonés entresacadas entre muchas.

El Gobernador de Nagasaki me preguntaba: «¿Si un buque de guerra japonés fuera a España, lo recibirían ustedes? ¿Cómo lo tratarían?. Al responderle yo que naturalmente como a cualquier otro extranjero, su rostro, ordinariamente impasible, expresó una viva satisfacción. Aquel hombre tenía empeño en saber si nosotros los consideramos también como de raza inferior. Durante la semana escasa que hemos estado allí un japonés, a fuerza de preguntar a todos los del barco, formó una especie de vocabulario español y ya medio se expresaba en nuestro idioma. Un empleado de la aduana que sabía inglés, no paró hasta que le di libros españoles y una cartilla de los marineros y le enseñe la pronunciación de las letras en castellano. Cuando se trató de embarcar el combustible vino un oficial japonés por un maquinista, para que se eligiera entre sus diferentes depósitos. El carbón fue llegando a bordo en botes, cada uno al cuidado de un oficial subalterno. El primero que llegó dio cuenta de la cantidad que traía indicando que se podía pesar. Yo dispuse que no se pesara, con tanto mayor motivo cuanto que por las cuentas de la máquina y por las carboneras vacías sabía la suma de toneladas que tenía que embarcarse. Esto pareció causarle una agradable sorpresa y ya en lo sucesivo ninguno otro dijo que se pesara, concretándose solo a dar parte de la cantidad que traía. Cuando otros distintos funcionarios vinieron a cobrar y el contador les pagó no quisieron contar el dinero. Podría citar muchísimos mas rasgos notables de esta gente, todos ellos buenos.

Nada de lo que antecede se ve en China.

El Japón es un país feudal perfectamente organizado. El gobierno es sumamente fuerte: su mano pesa sobre todo y lo abarca todo. Allí, como en la mayor parte de las sociedades antiguas, el gobierno no es el representante de la nación, sino que es por sí propio la nación. Fuera del gobierno no hay nada. Todo cuanto hay en el país pertenece al gobierno o depende inmediatamente de él. Allí el pueblo apenas tiene significación. Casi todo se compone de empleados [386] del gobierno, que es quien alimenta y da ocupación a todo el país. Yo creo que se puede comparar el estado social del Japón con el del Imperio Romano en los tiempos de los Césares.

Los europeos quieren reformar y asimilarse esta sociedad por medio del comercio y de la guerra. En mi concepto se equivocan. Esta sociedad no se reforma sino por medio del cristianismo, que es lo que ha reformado la sociedad romana. Cuando el Cristianismo reforme el Japón, su asimilación con la Europa será completa. Esto lo sabe por instinto el gobierno japonés y se defiende del Cristianismo como de su enemigo natural.

Por lo demás el comercio le interesa y la guerra no le importa.

Pero tales consideraciones están quizás fuera de su lugar en la presente comunicación.

Nagasaki es una ciudad de 80.000 almas, situada en terreno bastante quebrado y su puerto es segurísimo. Hay establecidos allí un centenar de europeos que se han construido un barrio separado de la población: sin embargo los holandeses continúan ocupando el célebre islote de Dezima [Dejima], cuyo puente no se cierra en la actualidad. En uno de los cerros de la ciudad se enseña todavía el lugar de suplicio de los mártires del Japón. Cuando yo fondéé se hallaban en el puerto tres buques de guerra ingleses (el Ratler de 17 cañones, otro de menor porte y una cañonera) el aviso francés Marcredi, quince o veinte buques mercantes de diversas naciones u algunos vapores y dos buques de vela japoneses, además de un gran número de juncos de cabotaje. En la ciudad se veían ondear los pabellones de los cónsules de casi todas las naciones de Europa, incluidas Prusia, Portugal y Suiza. Daba dolor contemplar el hermoso pabellón solitario de esta corbeta, sin otro pabellón igual que le tendiera los brazos desde la playa.

Durante nuestra permanencia en Nagasaki hemos sido objeto de muchas muestras de simpatía por parte de diversas personas de la comunidad europea. El cónsul francés vino a bordo al

siguiente día de haber fondeado, a ofrecerme sus servicios a falta de cónsul español. Agradecí tal como se merecía tan delicada atención, pero ya me había entendido directamente con las autoridades japonesas y era conveniente seguir así. Rellené las carboneras tomando 93 toneladas de un carbón muy bueno que costaron un total de 345\$, es decir, 3.70 por tonelada. Yo sabía que el combustible era bueno y barato en el Japón, pero nunca me figuré que fuera tanto.

El carbón inglés que se encuentra en los mercados de China es muy poco superior al japonés y costó a 16\$ en Shang-hae y a 17 en Yen-tai. El carbón que se recibe en Manila directamente desde Inglaterra, y que es inmejorable, sale por contrata a 15\$. Navegando este buque a regular velocidad consume 12 toneladas al día de carbón de nuestros depósitos. En esta campaña se han consumido 13 del adquirido en China y 16 del Japonés, andando el buque lo [387] mismo con uno y con otro, es decir, 6 y media millas a regular velocidad, o sean 11 a 12 libras de presión en las calderas y trabajando la máquina con el segundo grado de expansión. Así pues, el precio de un día de fuegos encendidos con los carbones en Shang-hae y Yen-tai ha sido de 214\$ y con los carbones de Japón de 59\$. La Economía del uno al otro combustible ha sido por tanto de 155 frente a 214, que es el 72 por ciento del gasto total. Es decir que 28 dólares empleados en carbón japonés produce el mismo efecto útil que 100\$ empleados en carbón inglés adquirido en los mercados de China. Estos números no necesitan comentarios.

Repuesto el buque de combustible, aguada y víveres, salí de Nagasaki el 15 de julio por la tarde y me dirigí hacia Hong-kong. No puedo dejar de consignar aquí un sentimiento que es unánime tanto en el buque como en los europeos residentes en Nagasaki: «Si el gobierno español piensa algún día relaciones con el Japón, la escala que ha hecho esta corbeta en Nagasaki le ha allanado el camino». Hemos oído estas palabras en todas las bocas a nuestra salida de allí. Y puedo decir que hoy día en el Japón se conoce y se estima a los españoles.

Habiendo salido de Nagasaki el 15 a las 5 de la tarde, hice rumbo al canal de Formosa, navegando con la máquina a regular velocidad y ayudando todo lo posible con el aparejo. El 20 al amanecer emboqué otro canal y ya desde allí empecé a sentir los malos tiempos que son propios de esta estación en el mar de china, tiempos que arreciaron tanto que en la noche siguiente se rifaron las dos gavias de alto abajo. Afortunadamente eran las viejas y todo se redujo a emvergar [sic] las de respeto. El 22 a las dos y media de la tarde dejé por último caer el ancla en Hong-kong. Las continuas lluvias me obligaron a demorar el reemplazo del combustible mucho más tiempo del que hubiera deseado. Pude por fin embarcar 80 toneladas que se adquirieron a 13\$ y el 2 de agosto al amanecer salí para Cantón.

Subiendo estaba el río cuando poco antes de llegar a la empalizada en la barra de Lintin se vio una fragata Hamburguesa embarrancada y haciendo señales. Fui hacia ella y la envié un bote con un oficial, a quien rogó su capitán le diésemos auxilio. Era la Fragata Malvina Vidal, capitán Y. L. Nessau. Había varado la tarde anterior, se hallaba en situación nada agradable y rodeada ya de embarcaciones chinas que acuden como cuervos que huelen un cadáver. La tomé de remolque y traté de sacarla aunque inútilmente por entonces. Era un buque de 1300 Toneladas y estaba enteramente cargado. Después de dos horas de trabajo tuve que desistir, pues por poco varo yo también para sacarla. La presencia de la embarcación de guerra disipó la nube de lanchas china que ya no volvieron a aparecer. Fondeé al lado de la fragata y después de sondear por sus inmediaciones creí posible poderla sacar remolcándola por la popa a la hora de la pleamar. Enmendé la situación de este buque preparando todo para esta hora, y a las 9 de la noche se volvió a remolcar la Fragata sin conseguir [388] mas que moverla un poco. Al amanecer del 3 amarré fuertemente la corbeta a corta distancia de la Fragata y a las 9 de la mañana tuve el gusto de verla flotar y de llevarla a 9 brazas de agua en donde fondeó. Estando ya salvada la dejé allí y seguí a las 12 y media para mi destino. Aquella noche a las 8 di fondo en la segunda barra y la marca me impidió que pudiera seguir río arriba hasta las 11 y un cuarto de la mañana del 4. A esta hora, habiendo ya agua suficiente en todo el río se volvió a levar y a las 2 de la tarde di

fondo en Cantón.

Los periódicos de Hong-kong se han ocupado de ese incidente, pues el capitán de la Fragata, que como es natural vino a bordo a darnos gracias después de ver su buque a flote, ha creído deber reiterárnoslas por medio de los papeles públicos. Incluyo a V.I. un periódico inglés y otro portugués donde se habla de eso. Permanecí en Cantón hasta el 15 en que salí de allí a las 8 y media de la mañana. No alcanzando el día para llegar a Hong-kong di fondo por la tarde en Lan-neet, levé a las 4 de la mañana del siguiente día y a las 8 y media llegué a Hong-kong.

Adquirí aquí algunos víveres que necesitaba y el 18 a la 1 de la tarde salí de este puerto. La travesía se ha hecho sin incidente notable en tres días catorce horas y hoy a las tres de la madrugada he dejado caer el ancla en la Bahía de Manila.

La salud de la tripulación durante toda la campaña ha sido inmejorable. Se han hecho diversos ejercicios de fuego y en mi concepto el estado general de instrucción de todo el buque deja poco que desear.

Todo lo que tengo el honor de participar a V.I. para su conocimiento incluyéndole los estados de entrada y los extractos de navegación»

Y tengo la honra de trasladarlo a V.E. para su debido superior conocimiento llamando la superior atención de V.E. con recomendación en favor del celo y laboriosidad de Zayas, que unido a su basta instrucción y a las demás apreciables circunstancias que lo adornan, lo constituyen uno de los oficiales mas aventajados de la Armada.

He aprobado al comandante de la Narváez su arribada a Nagasaki en el Japón y las demás disposiciones que adoptó en su campaña así como el auxilio que prestó a la Fragata Hamburguesa Malvina Vidal, de que hacen mérito con encomio los periódicos portugueses de la costa de China.

Cavite, 23 de agosto de 1864

Firma: Pavía [389]

Señora:

Terminada la comisión de conducir el vapor Narváez desde el puerto de Manila hasta la barra del río Pei-ho o Pei-ko? a la Legación de S.M. en China, el comandante de dicho buque teniente de navío Don Eugenio Sánchez y Zayas acompaña al parte de las operaciones de su navegación una noticia histórica, hidrográfica y estadística de los diferentes puertos de China y la Tartaria que ha visitado y mas detalladamente del de Nagasaki perteneciente al Imperio del Japón en el que se vio precisado a hacer escala para repostarse de combustible; y sin embargo de no tener España tratados ni relaciones de ninguna especie con aquella nación, el comandante de la citada goleta ha conseguido en su buen tacto y acierto tener la mejor acogida por parte de las autoridades locales que le facilitaron víveres y carbón, prodigándole además toda clase de deferencias a las cuales ha sabido corresponder debidamente este oficial; en su consecuencia el Director que suscribe es de sentir pudiera contestarse al comandante general del Apostadero de Filipinas que V.M. ha visto con particular satisfacción el celo, laboriosidad y conocimiento con que el referido comandante ha desempeñado dicha comisión, noticiándose al Director de Personal para las correspondientes anotaciones en su hoja de servicios.

También es de parecer que se dé traslado al Sr. Ministro de Estado de la parte correspondiente al Japón que contiene esta comunicación para los fines que puedan convenir en aquel departamento.

21 de noviembre de 1864.

Firmado: José Martínez Viñales.

Con la nota. Hecho en 5 de diciembre.

Despacho 1535 dirigido al Ministro de Marina, remitido desde Cavite el 23 de agosto de 1864 por la Comandancia General de Manila del Apostadero de Filipinas. Se «Traslada oficio del

comandante de la Narváez relativa a las operaciones verificadas durante su campaña en China con la Legación». Archivo del Ministerio de Asuntos Exteriores. [\[390\]](#) [\[391\]](#)