

EUGENIO PEREIRA SALAS

HENRY HILL
COMERCIANTE,
VICE-CONSUL y MISIONERO



SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA UNIVERSITARIA
Estado, 63
1940

HENRY HILL
Comerciante, Vice-Consul y Misionero

EUGENIO PEREIRA SALAS

HENRY HILL

COMERCIANTE,
VICE-CONSUL y MISIONERO



SANTIAGO DE CHILE
IMPRESA UNIVERSITARIA

Estado, 63

1940

Entre los personajes menores de nuestra historia, entre aquellos destinos del siglo XIX arrojados por diversas razones a nuestras costas, figura en los primeros años de la Independencia, la curiosa personalidad de Mr. Hill.

Henry Hill fué el tipo cabal del norteamericano de comienzos del siglo; vivía fuertemente arraigada en él la sólida tradición puritana, que ordenaba la existencia espiritual de su raza en un estrecho marco de rigidez moral; por otro lado, apuntaban el espíritu de aventura, la fiebre del negocio, el imperativo de la ganancia, signos psicológicos del triunfo de un orden capitalista sobre la estructura tradicional. Romanticismo y acción positiva viven paralelos en su personalidad, y mientras corretea en Chile dudosas negociaciones armamentistas, sigue latiendo en sus escritos el amor a su Castkill, ciudadela puritana. Más tarde, en medio de las hogueras de pasión violenta y sensual que desatan las luchas revolucionarias, desdeña ocasiones y triunfos, en una amarra indisoluble con la Beatriz ascética de su villorrio natal. Y en los posteriores años de su existencia—purificación espiritual de sus andares equívocos—es a la obra de implantación de la

Cruz de Cristo en las espesuras araucanas, a la que se dedica por entero.

La vida de Hill no transpasa los límites de una existencia en tono menor, pero en su triple calidad de comerciante, vicecónsul y misionero estuvo mezclado en algunos episodios importantes, tales como el asunto de los armamentos para la causa revolucionaria; fué además testigo de la organización republicana, y en la historia económica figura como el fundador de la primera firma norteamericana en Chile, circunstancias todas que autorizan el relato biográfico que sigue.

Podemos describir paso a paso la carrera de Hill, ya que él mismo se encargó en los años valetudinarios y a pedido de su hija, de rememorar sus mocedades, en artículos para la prensa diaria, que luego recogió en dos folletos (1).

Además, la nutrida correspondencia con sus amigos, «que fué siempre (para él), una fuente de gran satisfacción», cayó en manos del distinguido explorador y americanista Mr. Hiram Bingham, quien generosamente me permitió la consulta de esos viejos papeles, que forman parte del tesoro de la Universidad de Yale (2).

Nació Hill en Newburgh, el 10 de Enero de 1795. Al año siguiente la familia se trasladó a Castkill. Entre los densos olores de la brea del almacén de sus mayores, Hill, Hale and Co., y las incitaciones del mar, en el ancho muelle que era su observatorio, el niño Hill crece y se desarrolla. 5 ó 6 años de estudios espartanos, en que él mismo tiene que fabricarse los útiles, desarrollan su intelecto. Las prédicas del Rev. David Porter fortalecen su religiosidad. En el verano de 1800, en el *sloop* «Mason», hace su primer viaje marítimo a Boston, Providence y Falmouth. «El Sound, escribe más tarde, me dió una idea del océano».

(1) HENRY HILL: *Recollections of an octogenarian*, Boston, 1884. *Incidents in Chili, South-America* (1817-1821). Weymouth. Sf. (1895).

(2) Ver en HIRAM BINGHAM: *The possibilities of South American history and politics as a field of research*, Washington, 1908, una descripción de estos papeles.

Castkill progresaba. Se erguían las primeras chimeneas; surgían los primeros periódicos, crecía el rumor comercial.

Hill se vió obligado a practicar en centros más adelantados, y así, después de esta juventud evangélica y austera, pasa a New York en 1809.

Siete años de duro aprendizaje en el almacén de Hill and Smith, agudizan su sentido económico.

En Julio de 1815 se embarca como «sobrecargo», en el schooner *Selby*, y el provinciano abre sus ojos atónitos, en París, ante el cortejo de los poderosos que habían abatido a Napoleón. Vió pasar al hermoso Zar, al Emperador de Austria, al Rey de Prusia, al veterano Blücher, al Duque de Hierro, atareados en desmontar la inmensa máquina del «Emperador». Vinieron después otros viajes: Inglaterra, Francia, Bélgica y Holanda y en todas aquellas partes que estimulaban su curiosidad.

El 17 de Junio de 1816 entra en contacto con las aguas interamericanas, recorriendo el Caribe. El destino lo impulsaba hacia Chile. A su regreso «unos comerciantes de Baltimore para los cuales había transado algunas operaciones», le hablaron de una expedición del general Carrera. Nada sabía Hill del significado de la empresa, pero aceptó el nuevo negocio, sin mayores dilaciones.

ESTADOS UNIDOS Y EL TRÁFICO DE LOS ARMAMENTOS

«La falta de armas en los primeros días de la revolución americana, escribe el insigne Barros Arana, fué una de las mayores dificultades con que ésta tuvo que tropezar y esa dificultad fué más notable en Chile por la gran distancia de los mercados europeos».

Para remediar el mal la Junta Gubernativa contrató con don Diego Whitaker, comerciante inglés, un equipo bélico para nuestras tropas, pero las dificultades diplomáticas inherentes hicieron fracasar el proyecto. Chile tuvo que compartir con la Argentina algunos contratos obtenidos en condiciones onerosas por Mr. Alejandro Greaves.

Como las negociaciones argentinas no daban el resultado esperado, se pensó en aprovechar las ventajosas disposiciones del «Reglamento de Comercio Libre», para interesar a los extranjeros en estas especulaciones de vital importancia para nosotros (3).

Nadie mostró mayor entusiasmo en esta obra que el brigadier don Juan Mackenna. En sus funciones de Gobernador de la Plaza de Valparaíso, dedicó gran parte de sus esfuerzos a la consecución de estos fines. El 17 de Marzo de 1811 lo vemos iniciar sus trabajos. En dicha fecha se apersona a los capitanes de las fragatas balleneras norteamericanas *Livonia* y *Golden Farmer*, para imponerse de las condiciones necesarias para el establecimiento de este comercio armamentista. La respuesta fué desfavorable. «En cuanto a la extracción de fusiles de los Estados Unidos,—informaba a los vocales de la Junta—, está prohibida y sólo con mucho peligro podrían extraerse y además los Fusiles en su patria heran (sic) mucho más caros que en Inglaterra de donde por lo general se surtían» (4).

La respuesta no lo hizo desmayar en sus propósitos. Días más tarde visitaba al capitán Guillermo Clark, de la fragata *Criterion*, para hacerle entrega de una copia de los decretos relativos al libre comercio, que había traducido especialmente don Mateo Arnaldo Hoevel. El capitán se ofreció voluntariamente para comunicar la noticia a los barcos que se encontraban en la costa y a insertar estas disposiciones en los periódicos norteamericanos. Clark no veía para este comercio los inconvenientes denunciados por los marinos consultados anteriormente.

Clark era optimista y «no dudaba que en vista del precio excesivo del mercado chileno los comerciantes se arriesgarían, siendo mis paisanos muy emprendedores para ganar dinero» (5).

(3) D. BARROS ARANA: *Historia General*, Stgo. 1887, Tomo VIII, págs. 252-253.

(4) M. S. Archivo Nacional: *Valp.º Gobierno Político y Militar*. (1810-1817).

(5) M. S.: *Valp.º 23 de Mayo en Valp.º Gobierno Político y Militar*.

Meses más tarde, Mackenna escribía a la Junta, exponiendo el resultado de sus esfuerzos:

«Teniendo siempre la atención fijada en el Armamento del Reyno que después de nuestra unión constituye el objeto primario de nuestra seguridad, me he valido de todos los medios posibles para animar a los Buques extranjeros que han tocado en este Puerto que introduzcan con la posible brevedad toda especie de armas hasí de fuego como blancas, dándoles para el efecto en idioma inglés un extracto autorizado del Decreto de V. E. a serca del comercio libre en que he detallado por menor las ventajas que resultan al introductor de Armas» (6).

La misma labor de Mackenna desarrollaron en los Estados Unidos, los agentes pseudo-diplomáticos hispanoamericanos ante la audiencia de los grandes comerciantes.

Los venezolanos, por ejemplo, destacaron sucesivas comisiones para transar en Filadelfia con el famoso establecimiento comercial de Stephen Girard, la compra de armamentos.

En Noviembre de 1811, don José Antonio Cabrera y don Pedro López, delegados del Gobierno de Venezuela, Buenos Aires y Chile, «en nombre de los respectivos países para quienes a pesar de la distancia que separa Philadelphia de B. A. el nombre de Mr. Girard no es desconocido», trataron de obtener la venta de 18 a 20,000 rifles y un millón de pedernales.

Girard comunicó la gestión al Subsecretario de Estado Mr. Monroe, por medio de un oficio en que puntualizaba que «mientras no se me asegure que los buques (con armamentos) no sean considerados como ilegales o desagradables al Presidente de la República y a menos que se me faciliten los medios para obtener esas armas», no entraría en negociaciones. De más está decir que la carta no obtuvo contestación, dándose con esto por terminadas las gestiones (7).

(6) M. S.: Valp.° 16 de Mayo de 1811. MACKENNA, *La Junta Gubernativa*.

(7) J. B. MC-MASTER: *Life and Times of Stephen Girard*. Filadelfia. 1918, pág. 146 y sigts.

Los patriotas no tuvieron que vencer únicamente los escrúpulos de los comerciantes y la negativa de un gobierno neutral, sino que a la vez la sorda campaña de los agentes españoles.

Todas estas dificultades fueron vencidas, sin embargo, por algunos patriotas, entre los cuales figura el general don José Miguel Carrera. Con titánico esfuerzo logró interesar a John Jacob Astor en el envío de la fragata *Beaver* cargada de armas para Chile, y bajo su cuenta y riesgo equipó el *Clifton* y el *Savage*.

El intento no pasó inadvertido a los funcionarios españoles. Copiamos a continuación la carta de Onís al Ministro Cevallos, en que da cuenta de las informaciones recibidas.

«Muy señor mío: El Cónsul de S. M. en New York me avisa con fha. de 14 y 16 de este mes que uno de los insurgentes poco ha llegado a aquel pueblo cuyo nombre es Carrera y parece natural de Chile, ha pasado últimamente a Washington con el objeto de solicitar de este Gobierno el que se le dé pasaje en un Buque de Guerra que se trata de despachar a Lima y que de paso se lo desembarque en la costa del Perú, pretendiendo igualmente que dho. Buque tome bajo su protección a una Goleta que ha comprado para conducir doce mil fusiles y algunos pasajeros cuyo destino se cree también sea la costa del Perú.

«Me comunica que el referido Carrera tiene créditos sobre la Casa Baring Hermanos y sobre la de Dn. Fermín de Jastel y C.^a de Londres a fin de procurarse fondos de que necesitan para sus empresas.

«Añade el mismo Cónsul que las expediciones preparadas por los insurgentes Carrera, Novoa, Peña y Mier tienen objetos diferentes y se dirigen a distintos puntos de los Dominios de S. M. en este hemisferio; que la del primero está destinada a Chile y la de los tres últimos a verificar un desembarco entre el Río Bravo y Japacán para internarse en el Reyno de México habiendo fletado con este designio dos Goletas para conducir armas y municiones de guerra de que han hecho acopio y para evitar toda sospecha o qualquiera impedimento que pudiesen

encontrar de parte de los guardas de New York se proponen despacharse para Baltimore con el objeto de reunirse allí con la Fragata Caledonia.

«Philadelphia, 21 de Agosto de 1816» (8).

La perseverancia de los agentes patriotas dió tempranos frutos, y dos años después de la formación de los cabildos iniciales del movimiento de Independencia, llegaban a Buenos Aires, las primeras armas norteamericanas. La fragata *Liberty*, capitán Oliver de la matrícula de Filadelfia, que ancló en Buenos Aires en 1812, llevó estas primeras municiones (9). Desde esa fecha el tráfico armamentista aumentó gradualmente, y Buenos Aires se transformó en el centro distribuidor de los pertrechos de guerra. Las armas del ejército libertador de San Martín y O'Higgins eran de procedencia norteamericana.

El transporte era difícil. Se encajonaban en cajas del largo de los fusiles, que contenían 10 armas y pesaban 200 libras; las que se aparejaban en las mulas, que debían hacer el recorrido de 315 millas, ascendiendo y descendiendo los Andes, en un viaje que duraba diez días.

El primer buque que trajo directamente a Chile armamento americano por vía marítima, fué la fragata *Savage*, que entró en Coquimbo en Junio de 1817 y cuya historia, unida a la de Mr. Hill, relataremos a continuación.

A partir de esta fecha la llegada de armamentos fué continua. En Agosto del mismo año, el bergantín *Adeline*, de Filadelfia, desembarcaba en Valparaíso cerca de 4,610 fusiles y algunas armas blancas; de Providence, llegaron en Octubre el *Lion* y el *Bengal*, trayendo conjuntamente 2,000 rifles.

En Febrero de 1818, entró a Valparaíso el bergantín *Midas*, de Baltimore, con 1,100 fusiles; en Abril, el bergantín *Columbus*, de New York, con 1,000 fusiles y 960 barriles de pólvora; en Coquimbo recalaron al mes si-

(8) Archivo Histórico Nacional. Copia en la Biblioteca del Congreso. Washington.

(9) M. S. WORTHINGTON: *Miscellaneous remarks on Chile*. M. S. State Department.

guiente, el schooner *Midas*, de Baltimore, con 2,000; el *Eagle*, de Boston, con 1,000 y el *Enterprise*, de New York, con 1,500; el *América*, de Filadelfia, con 87 cajas de fusiles y 400 barriles de pólvora.

En 1819 podemos señalar, entre otros que han escapado seguramente a nuestra investigación, el *Indus*, de Boston, con 400 fusiles y 4,000 pedernales; el bergantín *América*, de Providence, con 890 mosquetes y 1,500 barriles de pólvora; el *Catalina*, de Salem, y el *Portia*, de Boston, con 400 fusiles respectivamente; el *Zephyr*, de Stonington, con 490 y el *Portia*, de New York, con 1,500; el *Océano*, de Boston, con 2,000 fusiles y 500 espadas; el *Levante*, de Filadelfia, con 1,580 barriles de pólvora (10).

En 1820 la exportación de armas sufre un retardo momentáneo, pero se vuelve a reanudar en 1821, y esta vez el *Caravan*, de Providence, el *Galen*, de Boston, y el *Tea-Plant*, de New York, llevan directamente las armas que necesitaban los ejércitos expedicionarios de Lord Cochrane y San Martín en el Perú.

Un balance prolijo de las armas entregadas por los comerciantes norteamericanos, arrojaría la cantidad de 20,000 fusiles y su correspondiente dotación de pólvora y proyectiles, suma que cubriría el armamento casi completo empleado en las luchas de la Independencia.

«Según mi opinión,— escribe, sin duda exageradamente, el Cónsul G. D. Worthington—, si no hubiera sido por la importación de armas de los Estados Unidos, los patriotas habrían sido derrotados y la batalla de Maipo nunca hubiera embellecido su historia. Por otra parte, extraña coincidencia, si el general Osorio no hubiera capturado en Talcahuano los buques *Beaver* y *Cantón*, con un cargamento de 300 a 400,000 dólares, tal vez no habría logrado capturar la Provincia de Concepción y marchar victorioso hacia la capital, donde fué detenido» (11).

(10) Datos obtenidos en Worthington, ya citados, y en los papeles consulares de Hill.

(11) M. S. WORTHINGTON: *Miscellaneous Remarks* (State Department). Special Agents.

Poco sabríamos, sin embargo, sobre el tráfico armamentista, si tuviéramos como única fuente de información estos datos estadísticos fragmentarios; en aquellos años cada operación comercial era una aventura, una odisea personal de capitanes y sobrecargos, y muchas de las armas destinadas a Chile, por codicia, captura y mil otras razones, fueron a incrementar los armamentos españoles.

Sin duda alguna, nuestros conocimientos serán más completos, estudiando en sus detalles alguna de estas expediciones, por ejemplo, la del *Savage*.

El punto de partida fué una especulación; una simple lectura del contrato, insertado a continuación, revela la índole de estas transacciones.

«El 30 de Octubre de 1816, D'Arcy and Didier y Tomás Sheppard, ciudadanos de Baltimore, por una parte, y José M. de Carrera por sí y a nombre del Gobierno Republicano de Chile, por otra parte, se obligan recíprocamente por el siguiente contrato:

«D'Arcy and Didier y Tomás Sheppard se obligan a fletar los siguientes artículos o una parte de ellos, abordo del bergantín *Savage* u otro buque cualquiera apropiado al objeto y se comprometen a entregar a la orden de José M. Carrera los dichos artículos, en algún puerto de Chile, en posesión de los patriotas, a condición que el sobrecargo pueda probar a su llegada, a Buenos Aires, que los patriotas tengan algún puerto de Chile en su poder.

Los artículos son los siguientes:

Tres mil mosquetes con su bayoneta.

Treinta y cinco mil libras de pólvora para mosquetes.

Quince mil libras de pólvora para cañones.

Tres mil cartucheras.

Dos mil sables con empuñadura de acero.

Doscientos pares de pistolas.

Cincuenta mil pedernales.

Doce mil fulminantes.

Cien sillas de montar, con sus frenos.

Ninguno de los artículos citados podrá rechazarse, bajo ningún pretexto, salvo su deterioro por la acción del mar.

El dicho José M. de Carrera por sí y por el Gobierno Republicano de Chile, se obliga con D'Arcy and Didier y Tomás Sheppard, a cumplir las siguientes condiciones:

Por uno y cada uno de los fusiles con su bayoneta, entregados en las condiciones citadas, deberá pagar o hacer pagar, la suma de veinte pesos españoles acuñados.

Por una y cada una libra de pólvora un peso y cuarto de moneda española acuñada.

Por uno y cada uno de los dólares invertidos en la compra de los otros artículos mencionados, deberá pagar o hacer pagar dos pesos españoles acuñados.

El pago deberá hacerse a D'Arcy and Didier y Tomás Sheppard o sus agentes acreditados, en el plazo de 20 días a contar de la llegada del dicho buque a un puerto de Chile, en posesión de los patriotas. Dos tercios del monto total deberá cancelarse en monedas de plata o dólares y un tercio en cobre al precio normal del mercado de Chile, pero que de ninguna manera podrá exceder de 10 dólares españoles por quintal. El cargamento podrá pagarse igualmente en efectivo metálico.

Para el fiel y exacto cumplimiento de estas capitulaciones se obligan bajo su firma los contratantes.

Ante testigos unen indisolublemente sus manos y sellan el día y el año anteriormente escrito.—*D'Arcy and Didier.—T. Sheppard.—J. M. de la Carrera* (12).—*In O. Gill, Not. Pub.*».

EL VIAJE DEL «SAVAGE»

El 20 de Marzo de 1817, después de una tranquila navegación de 75 días, ancló el *Savage* en el río de la Plata.

Al día siguiente, el capitán Herman Perry y el sobrecargo Henry Hill tomaron alojamiento en el Hotel Baxter

(12) M. S. Cuestión Carrera. Department of State. Este asunto dió motivo a una reclamación diplomática entablada el 6 de Noviembre de 1820 por John N. D'Arcy. Aunque el Ministro Allen rechazó la demanda, el asunto vino a ventilarse únicamente en el Tratado Chileno-Norteamericano de 1832. Por tratarse de un asunto en litigio, Barros Arana no utilizó estos papeles.

e iniciaron de inmediato los trámites necesarios para continuar viaje a Chile. En primer lugar fué necesario obtener del general Carrera una copia firmada del contrato, que sirviera como garantía en el cumplimiento de las estipulaciones.

Carrera, ilusionado con la idea de equipar una flotilla poderosa, demoró un tanto la entrega, de manera que las conversaciones se dilataron hasta el día 29 de Marzo, fecha en que el Gobierno de Buenos Aires; receloso de las maniobras de Carrera, ordenó su detención preventiva.

Henry Hill, temiendo perder el cargamento, varió su política, orientándola directamente hacia un acercamiento con el Gobierno legal de Chile. Poco obtuvo, sin embargo, del general San Martín. Sólo vagas promesas de una compra, una vez que el *Savage* entrara en aguas chilenas. Hill se encontraba abocado así ante un triple problema: Vender el cargamento en Buenos Aires, lo que requería tiempo y poca utilidad; volver a Baltimore con el *Savage*; seguir a Chile, en un viaje sin garantías. «Esto hicimos, escribe Hill, y el viaje fué muy ventajoso».

El 3 de Abril reiniciaron la navegación; sorteado, en heroica jornada, el Cabo de Hornos, mantuviéronse a prudente distancia de la costa, ante el temor de un posible bloqueo español. A la altura de Coquimbo, corrigieron el rumbo y a la caída de la tarde del día 29 de Mayo de 1817, anclaban en el extremo sur de la bahía, a una distancia de tres leguas del puerto.

«A nuestra llegada, escribe Hill en una de sus cartas, los habitantes se asustaron, creyéndonos asociados con los Carrera. Estuvimos en una posición delicada, rodeados de espías. El capitán Perry y yo decidimos poner al Gobierno en antecedentes de todas las circunstancias, pues supimos que atribuyeron motivos ocultos a nuestra empresa. Por estas razones, oculté, en un cinturón de cuero entre mis ropas interiores y el pantalón, la carta de presentación del general Carrera, la lista del cargamento y el contrato» (13).

(13) M. S. Hill a David C. Deforest. Stgo. 12 Junio 1817. (Hill Papers).

La misma noche de la llegada, Hill desembarcó a entrevistarse con el Gobernador. La conversación fué tirante debido a las sospechas y a la diferencia de lenguaje, pero gracias a la presencia del Dr. Edwards, amable compoedor, la entrevista terminó en una gran fiesta en casa de las autoridades.

La actitud del Gobernador fué aprobada por el Ejecutivo. Irisarri juzgaba prudentes las medidas adoptadas «porque calman el rumor esparcido sobre la benida de don Luis Carrera sin comprometer la armonía que debe regir con la nación norteamericana» (14).

Por consejo del Dr. Edwards, Hill decidió ir personalmente a Santiago, a dar cuenta a O'Higgins y a San Martín de la llegada del *Savage*. El 29 de Mayo se puso en camino, en compañía del ex-gobernador del Huasco, don Francisco Bascuñán. En Limarí fueron informados de que el general San Martín había emprendido viaje a Valparaíso; cambiaron al intento la ruta, y el 7 de Junio Hill se entrevistaba con el héroe de los Andes en Casablanca.

«Se mostró muy cariñoso, informa a Perry, y me prometió su ayuda, pero el odio hacia los Carreras lo hace vacilar. En cuanto a los precios del contrato, cree que el Gobierno debe fijarlos previo un minucioso examen del material» (15).

El 10 de Junio, Hill estaba instalado en Santiago en casa de don Estanislao Lynch. Juntos debían iniciar la venta del cargamento.

GESTIONES PARA LA VENTA DEL CARGAMENTO

La supuesta relación de amistad entre Henry Hill y los Carrera fué la principal causa dilatoria de las negociaciones de venta.

Aprovechando esta creencia general y tal vez especulando con ella, San Martín puso toda clase de obstáculos a la

(14) M. S.: *Comunicaciones a las autoridades chilenas* (1817-1818). Ministerio del Interior (Archivo Nacional).

(15) M. S. Hill a Perry. 9 de Junio de 1817. (Hill Papers).

operación. Hill sospechaba de sus intenciones: «El hecho es, escribe a Perry, que San Martín es muy astuto y aparenta indiferencia por nuestro cargamento, suponiendo de antemano que en vista de no encontrar mercado, vamos a vender las mercaderías a cualquier precio» (16).

En vano Hill, para apurar los trámites, argumentaba que en caso de no aceptarse los precios exigidos, seguiría viaje al río Columbia y a Cantón. San Martín se mantenía firme.

El bloqueo de Valparaíso por la fragata *Venganza* trajo un cambio en la actitud del Gobierno. Se temía que el *Savage* cayera en manos españolas.

O'Higgins, por estas razones, ordenó la detención de bergantín en Coquimbo y el desembarco y acarreo de las mercaderías a Santiago. Para evitar las reclamaciones del capitán, se le entregó un cargamento de cobre en trueque por las siguientes mercaderías:

500 fusiles.
100 qq. de pólvora.
15 qq. de balas.
15,000 pedernales.
100 sillas de montar (17).

Una vez que hubo pasado el peligro, las negociaciones volvieron a languidecer.

Aburrido por la larga espera, Hill, con fecha de 18 de Agosto, elevó un memorial a O'Higgins.

«Excmo. Señor:

«El ciudadano de los Estados Unidos Henrique Hill, sobrecargo del bergantín *Salvaje* de Baltimore a U. E. con el debido respeto dice: qe. los precios a qe. el estaba solamente facultado por los dueños para vender el cargo del citado buque son los siguientes:

Fusiles con bayoneta a	20
Pólvora	10 rl. libra
Cartucheras	10

(16) M. S. : Hill a Perry. Stg., Agosto 18, 1817. (Hill Papers).

(17) M. S.: Hill a Perry. 18, Julio, 1817.

Sables vayna de fierro	10
Sables vayna de bronce	20
Sillas de montar de 1. ^a	40
Sillas de montar de 2. ^a	32
Piedras de chispa	9 el mil
Balas de plomo	24 el quintal
Plomo	15 el quintal
Sacatrapos	5 reales

«Ud. se ha servido decirme que no todos los precios designados se abonarán a las mercaderías. Siendo así U. E. verá que las órdenes de los dueños de la carga quedan arbitrarios y yo por consiguiente con facultad de poder si me pareciere que variando el destino logre más ventaja hacerlo si U. E. me permitiese: porque tanto quanto sería mi deseo de vender a este Gobierno y cerrar mi viaje en este país así será mi obligación de mirar por la mejor utilidad de los dueños y mandar el buque a otra parte. He oído lo que se publicó en la proclama de Julio 18 y aprovechando esta ocasión, protesto a U. E. con honradez que nunca he tenido la más remota idea de atentar contra el país poniendo en manos de los enemigos armas pa. que las volvieran contra los hombres que pelean por su libertad y defensa de sus derechos. Suplico a U. E. que me haga oferta de precio por las armas y demás pertrechos de guerra que traxo el *Salvaje* a su bordo dexandome la libertad de aceptarlos o de recibir otra vez los artículos abordo y mandarlos con el permiso de U. E. a otra parte si su U. E. así lo quiere.

«Es gracia» (18).

El Gobierno pareció no prestar oídos a la proposición, pero de improviso, el 4 de Septiembre, don Estanislao Lynch llegó a un acuerdo con el Director Supremo, por un monto total de \$ 96,000 (19).

Acerbas críticas se ejercieron sobre San Martín por la manera cómo se había transado la operación. Para evitar

(18) Presentado el 18 de Agosto de 1817 en Hill Papers.

(19) Hill a Perry. 4 de Septiembre de 1817.

discusiones al respecto y para dejar bien en claro su actuación, Estanislao Lynch publicó en la prensa el siguiente comunicado:

«Excmo. Señor:

«Tengo el honor de contestar el oficio de U. E. y decir en honor de la verdad qe. el bergantín americano el *Salvaje* de mi consignación arribo a Coquimbo donde por consultar la seguridad del cargamento se hizo desembarcar por orden del Supremo Director Delegado y con consentimiento de su sobrecargo, a consecuencia de hallarse en la boca del puerto de Valp. dos buques enemigos bloqueándolo y así es sumamente incierto lo qe. la carta citada dise, porque en primer lugar se demuestra que aquello no fué por orden de su U. E. y en 2.º qe. las del S. D. no fueron violentas y sin conocimiento y convencimiento del sobrecargo sobre la necesidad de hacerlo.

«La forma de pago prueba la religiosidad de este Gvno. pues en medio de las circunstancias apuradas del Erario me hizo entrega de aquellas cantidades.

«Jamás nuestros enemigos, como los del orden público podrán tachar las virtudes y rectitud de U. E. y de este Gobierno, pues sus acusaciones las acallarán los qe. como yo tengan el placer de presentar la verdad a la faz del mundo. Stgo. 9 de Diciembre de 1817» (20).

CASA LYNCH & HILL

Desde sus primeras actuaciones comerciales, las que pusieron en manifiesto su capacidad de trabajo y su profundo sentido de los negocios, Henry Hill recibió de parte de don Enrique Lynch, ventajosas proposiciones para establecer una casa de comercio, especie de filial de la razón social que el hermano mayor Patricio Lynch y Zimmermann, mantenían en Buenos Aires.

Hill, ocupado en la liquidación del cargamento del *Savage*, rechazó por un momento la proposición, pero

(20) Original en Hill Papers. Véase: Gaceta Ministerial, Diciembre de 1817.

las repetidas ofertas y la amistad que había trabado con Lynch torcieron sus primitivas intenciones.

En Octubre de 1817, Lynch formulaba por escrito su oferta definitiva.

«Sr. Dn. Henrique Hill: Mui sr. mío: he estado meditando formar una sociedad de comercio en esta con U. y pa. ello he creído necesario hacerle a U. las proposiciones siguientes:

1.^a Que nuestra sociedad deva durar todo el tiempo que U. estime conveniente.

2.^a Que si antes de que u. se regrese a su pays quiera formar una conexión con alguna otra persona se disolberá la hecha con U.

3.^a Que de las utilidades que se hagan con este establecimiento desde su principio tendrá U. tres décimas partes deduciéndose todos los gastos que anteriormente se havrán hecho para su formación.

4.^a Que sin embargo que tengo facultades pa. cerrar este contrato no tendrá él su fuerza hasta el contentamiento de D. Patricio Lynch de Bs. Ayres.

Sírvase u. decirme si lo acepta o nó.

Disponga u. del afecto con que soy SS.».

En Noviembre, Hill aceptaba la oferta, fundándose así la razón social *Lynch, Hill y Co.*, uno de los primeros establecimientos comerciales de Valparaíso y Santiago (21).

El giro de los negocios era variado. En primer lugar el tráfico de armamentos. La mayor parte de los buques enumerados en las páginas anteriores venían consignados a Hill y Lynch. Además de estos negocios la firma tuvo a su cargo el equipo de las expediciones de corso.

Don Estanislao Lynch, aprovechando su relación con los polítics, obtuvo un provechoso porcentaje en las ventas de las presas marítimas, motivo que iba a traerles algunas complicaciones diplomáticas que afectaron momentáneamente el prestigio de Hill.

En su carácter de comisionistas se ocupaban del desem-

(21) M. S.: Hill Papers. Varias cartas sobre el asunto.

barque y venta de las mercaderías norteamericanas, rama del comercio que llegaron a monopolizar.

El flete de retorno—vía Cantón o Calcuta—era exclusivamente cobre, comprado en los mercados del norte, por la firma Edwards, Stewart y Co. En la China y la India, la Casa Alexander de Calcuta les servía de intermediario.

El empuje comercial de Lynch y Hill los llevó a aventurarse en especulaciones sobre harinas chilenas, en competencia con similares artículos norteamericanos de Baltimore.

Por medio de la firma Stewart y Mac Call, de Montevideo, y Brown, de Río de Janeiro, realizaron en este giro pingües ganancias.

La marcha del negocio se vió comprometida repentinamente por el sorpresivo avance de las tropas de Osorio hacia Santiago. Lynch partió rápidamente a Los Andes para poner a salvo las mercaderías a consignación.

«Querido amigo, escribe en esa ocasión a su socio, varias y desesperadas circunstancias me hacen hallarme en ésta las qe. por la presura del tiempo no puedo relatar. Yo salgo dentro de una hora para Santiago donde remito mulas qe. fué mi objeto principal en venir a ésta. Las encontré para salvar la carga de Mr. Huth, pero tengo mucha dificultad en salvar la del capitán Nichols. Sin embargo, un arriero camina para allá y puedo aprovecharlo pa. qe. conduzca la carga del capitán Nichols. He salvado también sobre 500 onzas de oro. Si U. cree mejor pasar a Santiago haga lo que si el tiempo lo permite yo pasaré también a esa. Nunca podrá U. calcular la desesperación en qe. me hallé en Santiago en la noche del Domingo.

En fin nos veremos y hablaremos largo, instante pase U. bien y mande u. a su amigo» (22).

Normalizada la vida ciudadana con el triunfo de Maipú, Lynch y Hill reanudaron sus negocios, preocupándose ahora de dirigir sus miradas a los futuros mercados del Perú.

(22) En Hill Papers.

Lynch era pesimista en cuanto al buen éxito de la expedición libertadora, y nada muestra mejor el espíritu de los comerciantes de aquella época frente a las empresas del Estado, que la carta que copiamos a renglón seguido.

«Mi querido amigo: En mi anterior hablé algo sobre el establecimiento de Lima. Iré proponiendo mis ideas por si son adaptables a la opinión de ud.

«Debemos sin duda contar por seguro qe. nuestra expedición a Lima o tardará mucho en hacerse o no se hará, y si es lo primero contar por mui dudoso el éxito de ella. En qualquiera de estos casos devemos echar la vista a lo lexos y ver qe. aun quando el Virrey puede por lo pronto excusarse del compromiso en que está de abrir la puerta a los extranjeros al fin sus necesidades en primer lugar y la constancia de los Extranjeros en solicitar lo vencerán. Este Gvno. cuyas pocas ideas manifiesta a cada paso y cuya escasez de fondos por otra parte es muy grande no quedará consentir en una baxa de los derechos y así además de las ventajas qe. por si mismo tendrán sobre Chile el comercio de Lima el llamativo de los derechos moderados inducirá a los extranjeros a dirigir sus expediciones a aquel puerto y este puerto no vendrá a ser sino un puerto de tránsito. Es preciso para prevenir el qe. nos hallemos de repente sin negocios o con pocos tratemos de formar un establecimiento en Lima del qe. se repartirán las utilidades de aquél. Dije qe. este vendría a ser un puerto de tránsito porque si este Gobierno persiste en la idea de obligar a que paguen derechos dobles los qe. lleven efectos a Lima ninguno embarcará sus efectos por no verse en la necesidad de verse privado de la libertad de extraerlos. La expedición a Lima es casi imposible, si en Buenos Aires cuyo comercio es sin duda de más fondos no se pudieron sacar los \$ 500,000 esperaremos acaso qe. en Santiago se saquaren \$ 200,000 quando este Gobierno tiene infinitamente menos crédito que aquel» (23).

Queriendo especular con el rompimiento de las relaciones comerciales entre Callao y Valparaíso, interrup-

(23) M. S.: Stgo. 24 de Septiembre de 1818. (Hill Papers).

ción que se hacía sentir en el mercado con la baja del precio del trigo y el alza desmedida de la cotización de los azúcares, Lynch y Hill fletaron con dicho objeto, clandestinamente, la fragata *Flying-Fish*, pero para su desgracia, del Callao llegaron repentinamente la fragata *Beaver* y el «sloop» *Catalina*, buques que satisficieron la demanda, dando término a la proyectada especulación.

Con esto la aventura comercial quedó descartada, volviendo los socios a sus negocios habituales. A ellos agregaron el aprovisionamiento de los buques de guerra norteamericanos que llegaban a la costa.

EL CONSULADO

El prestigio que había adquirido Mr. Hill dentro de la colonia norteamericana y su vasta experiencia comercial, aconsejaron al Juez Prevost su designación como vice-cónsul.

En Febrero de 1818, Prevost insinuó al Cónsul General, Mr. Worthington, el nombramiento, y al efecto, el 2 de Marzo llegaban a poder del Ministro de Relaciones, Irisarri, las cartas patentes que lo acreditaban como vice-cónsul en Santiago y Valparaíso (24).

Por desgracia, su doble capacidad de comerciante y cónsul, en una época tan agitada como aquélla en que vivió, le acarreó de inmediato algunas dificultades.

Como ya hemos visto, la Casa Lynch, Hill y Co. se ocupó del equipo de las naves corsarias destinadas a quebrar el bloqueo de Valparaíso. Una de estas embarcaciones, el famoso *Lautaro*, fué la causa del conflicto. La escasez de marinería chilena apta para estas empresas obligó a los organizadores a buscar un arreglo ventajoso con los oficiales y los marineros norteamericanos e ingleses, bajo promesa de altos salarios y elevada participación en la venta de las «presas». Ciertos capitanes

(24) M. S.: *Cónsules Extranjeros en Chile*, Vol. I (1817-1828). (Archivo Nacional).

perjudicados en sus intereses no aceptaron esta política e hicieron llegar al Gobierno y a los representantes diplomáticos, sus reclamos.

El 29 de Abril los capitanes Salomón Townsend, del buque *Lion*, y Charles S. Carey, del *Levant*, firmaron ante el propio vice-cónsul una «*Protesta contra Henry Hill Sq. en su capacidad de vice-cónsul por haber defendido la causa del Lautaro*». «Mr. Hill, dicen los querellantes, empleó muchos argumentos ingeniosos para permitir el enrolamiento de los marinos en el *Lautaro*, alegando la superioridad de nuestros marinos sobre los chilenos que nunca han visto un buque, que era necesario quebrar el bloqueo y que era mejor transigir que ser atropellados por la fuerza» (25).

El Cónsul General acogió los reclamos el 11 de Marzo, y por medio de una conceptuosa nota comunicó al Gobierno la cancelación de las patentes de Hill.

«Permítame U. E. que notifique por medio de esta carta al Gobierno que las funciones del vice-cónsul de los Estados Unidos en Valparaíso quedan suspendidas desde esta fecha.

«Aseguro a U. E. que esta comunicación me ha causado más dolor que ninguna de cuantas he hecho en mi capacidad diplomática en parte alguna. U. E. conoce mi predilección por todos los países donde se ve el estandarte de la libertad y en cualquiera mala inteligencia que pueda tener una tendencia a alejar sus amigos o debilita sus defensores, la veo como una calamidad que remota o inmediatamente ataca más o menos la paz y la felicidad de mi propio país. Mas no el entusiasmo en la causa de la libertad debe justificar la violación de los grandes principios de las Naciones y aunque un partido que lo haga puede recibir fuerzas temporarias de un impulso momentáneo, sin embargo estoy convencido que los principios de una nación que quiere ser grande deben tener por fundamento la justicia y el verdadero espíritu

(25) M. S.: *Copiador de la Correspondencia con los Pueblos* (Archivo Nacional).

de aquella gran máxima moral «de hacer con las otras naciones lo que se desea se haga con la suya» (26).

La acusación contra Hill significaba en el fondo una queja contra el Gobierno, con quien se le suponía en convivencia, y por eso Irisarri, al contestar la nota, acusaba recibo de la destitución del vice-cónsul, pero dejaba bien en claro que «Quando la fragata *Lautaro* dió a la vela de Valparaíso, los extranjeros y el Gobierno tenían igual interés en el suceso de aquella expedición y estaban tan convencidos de esta verdad y del riesgo en que se hallaban sus personas y propiedades que ellos mismos facilitaron marineros de sus buques. El Gobierno no usó medios violentos para embarcarlos, fué por la voluntad de ellos y con el permiso de sus capitanes y los agentes de los negociantes ingleses y americanos que fueron con aquel fin, no podían obrar en oposición a sus propios intereses» (27).

La defensa del Irisarri absolvía al vice-cónsul de su presunta culpabilidad. El Juez Prevost, el superior jerárquico, ausente en la época del bullado asunto, hizo ver al regreso la conveniencia en reponer a Mr. Hill en su cargo.

El 11 de Junio de 1818, Mr. Worthington oficiaba al Ministerio de Relaciones que «había consultado el caso con el Juez Prevost. El conoce todas las circunstancias, y después de pesar todas las razones, tomó la responsabilidad del asunto y recomienda la reposición de Mr. Hill» (28).

Hill, aceptado nuevamente por el Gobierno, reanudó con más celo que nunca la atención de su cargo.

En su calidad de funcionario comercial envió tanto a su Gobierno, como a los comerciantes, prolijos informes sobre el mercado chileno, los que merecen ser reproducidos, a pesar del pesimismo que reflejan.

(26) M. S.: *Copiador de la Correspondencia con los Pueblos* (1818-1826) (Archivo Nacional).

(27) *Irisarri a Worthington*. Santiago 22 de Mayo. (Copiada).

(28) M. S.: *Cónsules Extranjeros en Chile* (1817-1828). Archivo Nacional.

«Actualmente soy de opinión, escribe a Hamilton and Palmer, de New York, que el comercio de este país se agotará en corto tiempo y que los artículos se van a vender en menos de su costo. A pesar de que hace sólo algunos meses que se han abierto los puertos al comercio, muchos buques han llegado y probablemente haya más en camino desde Gran Bretaña y los Estados Unidos, mientras el exceso del mercado de Buenos Aires llega por vía terrestre. Creo que Chile está saturado en casi todos los aspectos y que se va a repetir aquí el mismo error mercantil cometido hace algunos años cuando se inundaron los mercados del Brasil y Buenos Aires con mercaderías norteamericanas.

La población de Chile debe sumar más o menos un millón doscientos habitantes, o en otras palabras tiene la misma población que Londres; de éstos muchos son indígenas y una gran proporción, si no en completo estado natural, al menos en situación de procurarse lo que llamamos las necesidades de la vida. Se visten de telas hechas en casa y consumen muy pocos artículos importados; éste es seguramente el fin del mundo (al menos desde el punto de vista comercial) y cada cosa que se introduce debe ser consumida sobre plaza, pues no hay ningún otro mercado cerca. Si el Perú se abriera al comercio, el tráfico sería más intenso. En cuanto al consumo de armas, creo que pronto va a suceder lo mismo que en Buenos Aires, pues las necesidades monetarias del Gobierno son muy grandes.

Los únicos artículos de exportación son el trigo y la harina que se envía a Río de Janeiro. El trigo se paga a 10 ó 12 pesos por fanega de $2\frac{1}{2}$ bushels; la harina a \$ $3\frac{1}{2}$ por quintal.

El cobre se embarca a \$ 10 la tonelada en Coquimbo, y \$ 11 a \$ 12 en Valparaíso. Los cueros son mal curtidos y difíciles de obtener» (29).

Pese a estos vaticinios, el comercio chileno-norteamericano siguió prosperando, como puede observarse en las siguientes estadísticas compiladas por el propio cónsul.

(29) Hill Papers (14 Agosto 1818).

De Mayo de 1817 a Mayo de 1818, 16 naves norteamericanas penetraron en Valparaíso, cargadas con las siguientes mercaderías: armas, pólvora, gin y licores, sedas, cigarros, objetos de vidrio (especialmente demijohns, damajuanas), artículos de lencería y quincallería y talabartería; abalorios, géneros de todas clases y muebles. De estos buques 6 procedían de Filadelfia, 4 de Providence, y uno respectivamente de Richmond, Nantucket, Boston, New York, Baltimore y Salem. Dos de ellos, el bergantín *Adeline* y el bergantín *Ariel*, ingresaron a la nascente escuadra nacional.

El comercio estaba por completo en manos de grandes firmas norteamericanas: Brown and Ives, de Providence; Boardman and Pope, de Boston; Israel Thorndike, de Boston; Carrington and Wetmore, de Providence; William Waln, de New York; Perkins and Co., de Boston; Sheppard and Didier, de Baltimore.

Hill calculaba el tonelaje de estos buques en 4,720 y el valor de las importaciones en \$ 1.340,000.

De Junio de 1818 a Junio de 1819, el movimiento de navíos aumentó a 45, la mayor parte balleneros de Nantucket, New Bedford y Edgartown.

A la lista de comerciantes hay que agregar algunos nombres nuevos: John S. Ellery, de Boston; Morris and White, de Filadelfia; John Jacob Astor, de Boston.

Las importaciones se mantuvieron aproximadamente en \$ 1.340,000 y las exportaciones fueron de \$ 555,000. A esto hay que agregar \$ 197,500, valor de las importaciones de Coquimbo, y \$ 472,000, de las exportaciones del mismo puerto.

De Junio de 1819 a Junio de 1820, el total de los buques se elevó a 33; 27 balleneros de N. Bedford y Nantucket, 4 navíos de Boston, uno de Filadelfia y otro de Salem.

Las importaciones alcanzan la cifra de \$ 240,000 y las exportaciones la de \$ 413,000. «Fuera de las importaciones mencionadas, escribe Hill, han llegado mercaderías por valor de \$ 400,000, las que han sido trasbordadas a otros buques y re-exportadas.

La cantidad de trigo exportada subió de 80,000 fanegas o sea 200,000 bushels».

Para poder avaluar el significado de estas cifras en el conjunto del comercio internacional de la época, creemos oportuno, dada la escasez de estadísticas para esos años, incluir los cálculos de Hill.

MOVIMIENTO MARÍTIMO DE VALPARAÍSO
(1819-1820)

NACIONALIDAD	ENTRADA			SALIDA			TONE- LAJE	TONE- LAJE COMER- CIO	IMPORTA- CIONES	EXPORTA- CIONES
	Gobierno	Comercio	Balleneros	Gobierno	Comercio	Balleneros				
Norte- america- nos . .	2	4	27	2	7	27	7,763	1,063	240,000	413,000
Ingleses	4	20	3	2	21	3	3,950	5,750	1.195,000	732,000
France- ses . .	—	1	2	—	—	1	—	320	120,000	—
Prusia- nos . .	—	1	—	—	1	—	—	200	—	—
Suecos ..	—	1	—	—	1	—	—	150	50,000	20,000
Holan- deses .	—	1	—	—	1	—	—	280	10,000	8,000
Roma- nos . .	—	1	—	—	1	—	—	200	20,000	6,000
Argenti- nos . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Chilenos	10	7	—	10	10	—	—	1,210	65,000	54,000
Corsa- rios . .	—	4	—	—	5	—	—	—	—	—
Presas . .	—	16	—	—	—	—	—	—	—	—
Total . .	17	56	32	14	45	31	11,713	14,273	2.150,000	1.242,000

HENRY HILL.

Valparaíso, 30 Junio 1819.

EL REGRESO

Al iniciarse el año de 1820, Henry Hill manifestó deseos de retirarse definitivamente de los negocios. Había acu-

mulado ya una pequeña fortuna, la suficiente para poder realizar el sueño dorado de su vida, el regreso a la patria, para contraer matrimonio con su Beatriz de Castkill, la hija del Rev. Porter, cuyo recuerdo había sido el norte y el guía de sus pensamientos.

En Abril de 1820 notificó a su socio la determinación que había tomado. Era un golpe rudo para Lynch, y el mismo tono humorístico de la respuesta permite adivinar la preocupación que lo embargaba: «Yo no podría acostumbrarme dice en ella, al nombre de Mr. Jerauld, estando tan hecho al de Hill que es más fácil» (30).

Formalizada la renuncia, Lynch tuvo que encarar la situación, admitiendo en la firma a Mr. Jerauld.

Mientras tanto Hill preparaba rápidamente su viaje de regreso y el 11 de Marzo de 1820 dejaba para siempre la capital (31).

«Supongo, escribe Lynch, que hoy dormiré u. al pie de la cordillera de los Andes, donde por la vez postrera por mucho tiempo gozará u. de la benigna atmósfera de Chile»

A fines del año, don Estanislao Lynch se dirigió al Perú para ocuparse del avituallamiento de las tropas del Ejército Libertador. Iba lleno de ilusiones. «Este país está virgen en cuanto a negocios, escribe a los Estados Unidos, y sin duda que pueden hacerse muchos porque los hombres están con los ojos vendados. El tráfico costero está abandonado y seguramente es lucrativo. No se conoce en este país el valor del dinero y todo se vende a precios excesivos» (32).

Sin embargo, reveses de fortuna echaron por tierra sus esperanzas. El año de 1822 fué desastroso. «Del poco capital que había adquirido esta agencia he tenido que enviar \$ 12,500 a Chile para sufragar parte de la deuda de Donelly. Estoy temblando de una catástrofe en nuestros dos establecimientos. Mr. Jerauld se ha hecho con la

(30) Datos compilados de los *Consular Reports* en M. S.: Consular Letters, Valparaíso (Department of State, Washington).

(31) M. S.: Stgo. 11 de Mayo de 1820. (Hill Papers).

(32) M. S.: Lima, 8 de Octubre de 1821.

carga a un lado y sólo trata de salvarse del torrente» (33).

El balance arrojó la escasa utilidad de \$ 700 para cada uno de los socios.

El 1.º de Enero de 1824, la firma Lynch, Hill y Co. había dejado de existir.

Lynch se estableció en Lima, y allí fué nombrado cónsul de Argentina, en Septiembre de 1826.

La correspondencia entre los socios termina en 1829, con una sentida carta, en que Lynch hace el balance de su vida. «¿Por qué no se quedaría mi amigo Hill en Chile mandando a buscar su Laura? Estoy seguro que habríamos vivido felices y su fortuna no hubiese corrido bonanza. Cada vez que me acuerdo de los infelices compañeros de negocios que he tenido después de u. todos me han ayudado a la ruina y por eso me apena más el dolor de haber perdido a u. Yo he ganado mucho dinero en este país pero no teniendo un compañero activo todo lo he casi perdido. U. sabe que yo no tenía nunca una cabeza bien organizada para conservar como la de mi amigo Hill. En fin sólo he adquirido el juicio ahora que tengo 36 años que es bien tarde» (34).

Henry Hill, en tanto, realizaba en los Estados Unidos sus deseos más íntimos. Unido en matrimonio con Miss Porter, se entregó por completo a la obra misionera. Miembro del «American Board of Commissioners for Foreign Missions», en 1822, dedicó treinta y dos años de su vida a esta hermosa obra civilizadora, ocupando en ella posiciones tan importantes como el cargo de tesorero (35).

En 1854 se retiró de la dirección del *Board*, continuando 11 años en el puesto de consejero del «Prudential Committee».

Murió en Cambridge, Massachussetts, el 16 de Enero de 1892, a la edad de 97 años, rodeado del cariño y del respeto de todos los que conocían su vida y sus obras.

(33) M. S.: Lima 2 de Junio de 1822.

(34) M. S.: Lima Junio 16, 1829. (Hill Papers).

(35) Datos comunicados al autor por la secretaria del «Board», Miss Grace H. Knapp, en carta de 2 de Julio de 1934.

Incidencias en Chile, Sud-América

(1817-1821)

PREFACIO

Estas páginas no se publican, únicamente se imprimen para ser remitidas a algunos buenos amigos. Como nací el 10 de Enero de 1795, sea mi avanzada edad disculpa para todo lo que en estas líneas pueda ser mal juzgado e interpretado. Mi hogar (1889) está en Braintree y mi dirección postal es Wymouth, Mass.

INCIDENCIAS

Hay algo de romántico en mis primeros contactos con Chile y especialmente con el Dr. George Edwards, de Coquimbo, y esto me lleva a recordar algunos episodios del viaje del bergantín *Savage*, capitán Herman Perry, desde Baltimore a Buenos Aires y Coquimbo. A éstos se agregan algunas noticias de historia chilena hasta esta fecha no escritas (1).¹

(1) Algunos extractos de este folleto publicó Carlos F. Hillman en su *Old Timers British and American*, Santiago 1901, págs. 59-62. Barros Arana se refiere a él en *Historia de Chile*, Tomo XI (1890), pág. 546.

Al escribir estas reminiscencias he puesto continuamente el énfasis en su aspecto providencial.

In each event of life how clear
Thy ruling hand I see

a pesar que a menudo la «mano guiadora» (ruling hand) se ve más tarde y no en el momento en que suceden los hechos. Es interesante, por eso, mirar hacia atrás y observar que todo aquello que nos pareció trivial, cambió el curso de nuestro destino.

Si al retornar de las islas antillanas en Agosto de 1816 hubiera regresado directamente a New York, que era a la sazón mi residencia, no habría probablemente partido nunca a Sud América; pero volví por la ruta de Baltimore, donde encontré a algunos comerciantes amigos, lo que me llevó a una residencia de cuatro años en Chile.

Después de la desastrosa batalla de Rancagua, los oficiales patriotas emigraron a Mendoza, y entre ellos el General José Miguel Carrera, que había sido Presidente de Chile. En el verano de 1816 se encontraba en Baltimore, y con la ayuda de algunos comerciantes de la localidad equipó una expedición para libertar a su patria del poder español. Carrera estaba seguro de contar con el apoyo del gobierno de Buenos Aires. Poco tiempo después de su llegada a esa ciudad, se libró la batalla de Chacabuco (12 de Febrero de 1817), la que dió el triunfo a las armas patriotas, comandadas por el General San Martín. Poco después se estableció en Chile un Gobierno nacional. Parecía con esto que los proyectos del General Carrera se hubieran realizado, pero él quería obtener puestos en las filas del ejército chileno para algunos oficiales jóvenes que lo habían acompañado desde Baltimore. Para esto quiso pasar a Chile, pero el gobierno de Buenos Aires se opuso, temiendo que su presencia produjera perturbaciones y molestias.

Los comerciantes de Baltimore habían colocado un valioso cargamento de vituallas y artículos militares a bordo del bergantín *Savage* y yo zarpé en este buque del puerto

de Baltimore el 3 de Enero de 1817 y llegué a Buenos Aires el 20 de Marzo de 1817. Se suponía que el gobierno que se había formado en Chile estaría dispuesto a comprar el cargamento. Yo debía actuar en Chile como agente.

Había un acuerdo entre el General Carrera y los dueños del *Savage* en el sentido de que los artículos militares serían comprados por el Gobierno que se formara en Chile, a los precios estipulados en el contrato. Quise obtener del General Carrera una copia certificada de este documento para demostrar al Gobierno de Chile que los comerciantes de Baltimore habían procedido de buena fe. Hablé con el General, el que prometió entregarme el documento que yo necesitaba, pero al mismo tiempo me manifestó sus deseos de continuar a Chile a bordo del *Savage*. Le respondí que esto acarrearía dificultades con las autoridades, pues se sospechaba de sus intenciones. Empleó muchos argumentos para convencerme, pero todo fué en vano. Quedamos de juntarnos al día siguiente, lo que hice, y entonces me pidió que llevara a su sobrino, el joven Jordán. Le repetí las mismas observaciones y a pesar de sus ruegos no acepté llevarlo. Entonces me dijo que el documento estaría listo al día siguiente. Al juntarnos me preguntó si podía llevar algunos impresos para distribuirlos en el sur de Chile. Le respondí que tanto Perry como yo estábamos encantados de cumplir sus instrucciones, pero que teniendo en nuestras manos un valioso cargamento, no queríamos exponernos a ningún peligro, como hubiera sido el caso si hubiéramos accedido a cualquiera de sus tres peticiones. Al día siguiente, a las cuatro, tomamos juntos una taza de café. Era el 29 de Marzo y a media noche o algo parecido fué arrestado por orden del Gobierno y encerrado en el Fuerte. En seguida fué conducido a un buque de guerra, de donde escapó.

El General Carrera era un hombre de extraordinaria presencia, alto, bien proporcionado, fino de maneras, imponente. Era, además, un perfecto caballero. Su fin, lo mismo que el de sus hermanos, fué trágico. Perteneían a una de las principales familias de Chile y tenían una hermana de gran talento.

El 30 de Marzo llegó de Chile el General San Martín y me fué presentado el 1.º de Abril en casa de su suegro el señor Encalada.

El General estaba en antecedentes sobre el cargamento del *Savage* y me dijo que regresaría a Chile, donde tendría mucho placer en encontrarme. Fué presentado por Mr. de Forest que era mi leal consejero.

Según las instrucciones, debíamos zarpar en compañía del *Clifton*, pero el capitán de este buque no quiso ir a Chile. Nos encontrábamos así en una situación no contemplada en la carta de instrucciones y debíamos actuar bajo nuestra propia responsabilidad. Tres caminos teníamos por delante: primero, vender el cargamento en Buenos Aires; esto requería un largo tiempo y las ventas podían hacerse únicamente a precios ruinosos; segundo, volver a Baltimore con el cargamento, lo que significaba una fuerte pérdida; tercero, seguir viaje a Chile, y sin protección para el *Savage*. Esto último fué lo que hicimos, y el viaje fué muy provechoso.

El *Savage* zarpó de Buenos Aires el 3 de Abril. Como suponíamos que Valparaíso estaba bloqueado o que hubiera buques españoles a lo largo de la costa, nos mantuvimos muy alejados del litoral, más o menos cien millas, o más, hasta la altura de Coquimbo, donde tomamos rumbo en línea recta hacia el puerto y anclamos en el extremo sur de la bahía, a unas dos o tres millas del pueblo, en la tarde del día 26 de Mayo. Muy pronto apareció un oficial, el que nos comunicó que el capitán o el sobrecargo debían presentarse inmediatamente al Gobernador. Yo fuí el designado, y como no sabíamos los cambios que pudieran haber ocurrido en el Gobierno, aconsejé al capitán Perry que esperara únicamente mi regreso hasta la madrugada. Estaba oscuro cuando llegamos a la ciudad. Al pasar por las calles, el oficial me dijo: «Allí va un inglés». El caballero respondió: ¿Va Ud. donde el Gobernador? —Muy pronto lo veré allí.

Al llegar a casa del Gobernador, encontré reunidos a una multitud de caballeros, deseosos de saber todo lo concerniente al buque y especialmente si estábamos rela-

cionados con los Carrera, a quienes tienen gran miedo. Habían avistado un buque hacía varios días. Les respondí que sería un ballenero, pues nosotros habíamos entrado hacía poco rato. Todos estaban recelosos y me acribillaban a preguntas. Como mi conocimiento del español era imperfecto, me encontraba en una posición desagradable. Al ver una fisonomía inglesa entre la concurrencia, le pregunté: ¿Es Ud. el caballero que encontré en la calle? —Sí, me respondió. ¿Dónde va a alojar ud. esta noche? —Le dije que seguramente el Gobernador se encargaría de esto.—¡Oh, no! respondió. ¿Por qué no viene a mi casa? Me dijo que esa noche el Gobernador ofrecía una recepción y que quería presentarme a su esposa, pues concurriría a la fiesta. Supe más tarde que mi atento amigo era el Dr. George Edwards, de quien nunca había oído hablar y que ahora cariñosamente me ofrecía té, café o chocolate. Después de nuestro ágape, fuimos a la fiesta donde encontré a Mrs. Edwards y a un gran número de familias.

Al día siguiente, el Dr. Edwards envió un mozo al puerto con caballos para el capitán Perry y después del desayuno salimos a encontrarlo. Después de la cabalgata, el Dr. Edwards me dijo: —No hay ningún hotel o pensión en este lugar y uds. deben sentirse aquí como en su casa. Si puedo servirlos en algo ordénemelo. La señora Edwards me dió una calurosa bienvenida y el grupo de sonrientes criaturas pareció alegrarse con nosotros.

Tanto el Capitán Perry como yo le expresamos nuestra gratitud y quedamos encantados con nuestros nuevos amigos.

Después del almuerzo el Capitán Perry y yo salimos a caminar y durante el paseo decidimos la línea de conducta que debíamos adoptar. Al regresar preguntamos al Dr. Edwards sobre los cambios que se habían operado en el Gobierno, y para obtener de él inspiración y consejo, le explicamos con toda franqueza nuestra situación, lo que era en el fondo confiarse a un extraño bajo palabra de honor.

Nos aconsejó que fuéramos a Santiago a ponernos en contacto con el General San Martín y que en realidad no había peligro, pues las cosas marchaban normalmente con el nuevo Gobierno. Mi objetivo fué entonces entrevistarme a la brevedad posible con San Martín, pues estando él al frente de las tropas, sabía mejor que nadie los artículos que se necesitaban.

Nuestro buen amigo arregló mi viaje a Santiago, en compañía de don Francisco Bascuñán, ex-Gobernador de Huasco. La señora Edwards llenó un gran canasto con pan, sal, cuchillos, tenedores y cucharas y varios otros artículos que necesitábamos para el camino, pues no existían hosterías en esas localidades. En los altos del camino podían encontrarse huevos, gallinas, verduras y frutas.

También llevamos colchones, pues aquí los viajeros los llevan consigo.

Abandoné Coquimbo el 29 de Mayo, al cuarto día de mi llegada, y el Dr. Edwards me acompañó nueve leguas hasta Quitayaco, donde pernoctamos en casa de un amigo suyo, donde encontré al ex-Gobernador de Concepción y a su familia. El corredor era el lugar más apropiado para colocar las camas y fué una novedad y una entretención dormir al aire libre. El clima es muy agradable.

Al día siguiente, al partir, al advertir el Dr. Edwards que no tenía espuelas, me obsequió gentilmente las suyas. En mi *Diario* encuentro esta anotación: «Al abandonar al Dr. Edwards, siento como si abandonara a un viejo amigo. El y su familia me han tratado con gran benevolencia. Me contó que siendo un adolescente vino de Londres a Coquimbo, donde ejerció la medicina por algunos años, dedicándose después al comercio».

El 31 estábamos en Limarí. Nuestra caravana estaba compuesta de 16 mulas para los tres arrieros y nuestros equipajes y dos caballos para mi uso. En el camino supimos que el General San Martín había partido o estaba en camino para Valparaíso, por esto cambiamos de ruta y llegamos allí el 7 de Junio. El General estaba en el camino y al día siguiente lo encontramos en Casablanca. Le expresé la esperanza que albergaba en el sentido de

una recomendación al Gobierno para la compra de los objetos militares del *Savage* a los precios estipulados. Me contestó que aconsejaría al Gobierno la compra de los artículos que fueran necesarios y que se pagarían por ellos los precios razonables y que tendría gusto en recibirme en Santiago dentro de algunos días. El Gobernador Bascuñán estaba curioso por saber el objetivo de mi viaje, pero como nuestra conversación con San Martín se desarrolló en francés, su curiosidad quedó suspensa.

El 10 de Junio llegamos a Santiago, después de 12 días de viaje y un recorrido de 400 millas. La mayor parte del camino es una senda áspera, desigual y rocosa, que serpentea colinas, a través de barrancos aterradores y miles de precipicios. El paso de algunos riachuelos fué difícil debido a la corriente muy desagradable y al parecer peligrosa.

Entre las cartas de presentación que traía de Buenos Aires había una para don Estanislao Lynch, un joven comerciante de esa ciudad, a quien elegí como consignatario. Más adelante fuimos socios y esto nos unió en una larga y estrecha amistad. En Buenos Aires había conocido a Patricio, el hermano mayor, socio de la firma Lynch, Zimmermann y Co.

Como se temía que hubiera cruceros españoles en la costa, trajimos el cargamento del *Savage* por tierra desde Coquimbo, excepto algunos artículos que vendió el Dr. Edwards. El buque fué enviado de regreso a Baltimore, cargado con cobre y plata piña, pues comprendimos que habría demora en vender el resto del cargamento, ya que el Gobierno había declarado que sólo compraría los artículos más necesarios. El Dr. Edwards, que había pensado enviar a su hijo mayor Joaquín a Inglaterra para educarlo en las prácticas comerciales, cambió de parecer y por consejo mío lo envió a Estados Unidos a bordo del *Savage*. Le dí a Joaquín una carta para el Rev. Dr. Porter, de Castkill, en cuya casa permaneció un largo tiempo, concurriendo a la escuela pública.

Estuvo también en un colegio cerca de New-Haven, Con., en la oficina de Baker and Rodgers. Pagué a estos

caballeros, con los fondos que me enviaba el Dr. Edwards, la suma de 200 dólares al año, por el privilegio de trabajar en esa firma considerada como una de las más importantes de Boston. Cuando estaba a punto de regresar, me devolvieron el dinero, el que invertí en comprar a Joaquín mercaderías apropiadas para el mercado chileno. Me dijo que ésta había sido su primera transacción mercantil (2).

Al ser nombrado Cónsul de los Estados Unidos en Santiago y Valparaíso, recomendé a mi amigo Washington Stewart para un puesto equivalente en Coquimbo. Fué nombrado y llegó a ser socio y yerno del Dr. Edwards. Nuestra firma Lynch, Hill y Co. envió varios buques a Coquimbo para ser cargados con cobre y plata, y estos cargamentos fueron negociados por Edwards y Stewart. Hicimos además varios buenos negocios con ellos, lo que fué especialmente agradable para mí, pues agradecía de esta manera la gentileza y la hospitalidad del Dr. Edwards. El Doctor me hizo más tarde una visita y obsequió a mi socio un caballo. El noble animal se llamaba «Pie de Oro» (Golden-foot) y era probablemente el único en Chile que servía para el «*tilbury*».

Un día el Comodoro Downes, de la fragata de guerra de los Estados Unidos *Macedonian*, vino a verme a la oficina de Valparaíso y me dijo que como sus hombres habían estado mucho tiempo ociosos en el puerto, pensaba realizar un crucero de ejercicio alrededor de la isla de Juan Fernández. Le pregunté:—¿Por qué no va a Coquimbo? Mi amigo Stewart y otros estarían muy complacidos con su visita y además pienso que sería la primera vez que una nave de guerra visitara Coquimbo.

—Iría, me contestó, si Ud. va conmigo. Arreglé mis asuntos para una ausencia momentánea y realicé una encantadora visita de 3 ó 4 días a Coquimbo. El Comodoro y los oficiales fueron recibidos con grandes atenciones

(2) Ver para más detalles el artículo del autor: *The first Chilean Students on the United States*. Bulletin of the Pan-American Union, September 1935, varias veces reproducido.

y reinó una alegría general. Encontramos allí a un joven escocés, Mr. Wyllie, que fué más tarde primer ministro del Rey de las Islas Sandwich.

Mi amistad con el Dr. Edwards continuó después de mi regreso, y cuando supe la noticia de su muerte sentí que había perdido uno de mis mejores amigos.

He hecho frecuentes alusiones al Dr. Edwards, y si estas páginas llegaran a manos de algunos de sus descendientes, estoy seguro que agradecerán los detalles que he apuntado de su egregio antepasado.

El Dr. Edwards era uno de esos hombres a quienes no sólo se respeta y estima, sino que quedan eternamente unidos a nuestros afectos (3).

EL CONSULADO

Cuando Mr. Monroe era nuestro Ministro en Francia, el Juez Prevost era su secretario privado y cuando Mr. Monroe fué elegido Presidente, el Juez Prevost fué designado agente confidencial de nuestro Gobierno en Chile. En esa época Chile no había sido reconocido y todavía ningún Ministro había sido acreditado. Creo que la influencia del Juez Prevost fué tan grande como si hubiera sido Ministro.

Un día me dijo: Hill, tú debes ser cónsul. Le pregunté si no había algún compatriota más calificado para el puesto

Me respondió: —Tú serás Cónsul. Se puso de acuerdo con el Col. Worthington, nuestro cónsul general, y yo fuí nombrado cónsul en Santiago y Valparaíso. Esta posición me dió ocasión de frecuentar a los hombres más notables de esa nación. Una vez, en Agosto de 1820, con ocasión de la partida de la expedición libertadora del Perú, el Director Supremo, cuyo padre había sido Virrey del Perú, vino con numerosos oficiales a presenciar la partida. Fué un acontecimiento nacional y los seis buques

(3) Detalles sobre el Dr. Edwards en Miguel de Munizaga, *Don Jorge Edwards*. Stgo. 1935.

de guerra y los trece transportes y los cinco mil soldados con sus oficiales hicieron una presentación imponente.

Un día el Director Supremo ofreció una comida y yo tuve el privilegio de sentarme al lado del General San Martín. Me habló con toda franqueza de la expedición que se preparaba y me dijo que lo único que necesitaban era un gran ejército que protegiera las operaciones del desembarco y que la gran obra que tenían por delante en el Perú era la de despertar el sentimiento público. San Martín posee un dominio extraordinario sobre las masas y sobre los individuos. Antes de embarcarse envió a buscar a tres distinguidas personalidades relacionadas con el comercio chileno y extranjero y les dijo: «Caballeros, necesito una caja de \$ 75,000 y Uds. deben proporcionármela. Por esta suma Uds. recibirán pagarés del Gobierno con una pérdida del 25%; pero si el Perú llega a ser independiente Uds. podrán exportar libres de derecho una tonelada de mercaderías por cada mil pesos que Uds. presten en la actualidad». Con este sistema consiguió los \$ 75,000 que necesitaba para el ejército.

El cambio que se produjo en el Perú a la llegada de la expedición fué tan manifiesto que el Virrey tuvo que abandonar Lima y el ejército de San Martín sin disparar un solo tiro entró a la capital el 12 de Julio de 1821, proclamándose libertador del Perú. Creo que no hay ninguna personalidad en América que haya hecho más por Argentina, Chile y Perú (1).

El Juez Prevost era un padre para mí. En muchas ocasiones tuve necesidad de sus consejos y siempre los recibí con toda rapidez y afabilidad.

En mi puesto de cónsul tuve que transar algunos asuntos importantes con el Gobierno de Chile, entre ellos algunos reclamos sobre buques norteamericanos apresados por Lord Cochrane. Uno de estos reclamos fué por la cantidad de \$ 145,000 en «efectivo que Lord Cochrane había capturado». El juicio duró varios años, hasta que al fin el dinero se devolvió a Mr. T. H. Perkins, de Boston.

(1) SAN MARTÍN obsequió a Hill un magnífico retrato, obra del famoso mulato Gil, el que más tarde fué enviado por Hill al presidente Santa María. Ahora es propiedad del Sr. Alfredo Santa María.

EL BERGANTÍN «SAVAGE»

Este buque desplazaba alrededor de 300 toneladas y había sido construido en los astilleros de Mr. Stiles, ex-alcalde de Baltimore. Se había gastado una suma enorme en su construcción, y había tal extravagancia en su decoración, que el mascarón de proa que representaba a un jefe indígena, había sido bautizado con el remoque de «La locura de Stiles».

Las cabinas eran de caoba, con un escritorio y estantes de la misma madera y otros muebles propios más bien de un lujoso salón. Este fué mi hogar por más de cinco meses.

VIAJES Y CABALGATAS EN CHILE

En ese tiempo no había vehículos para transportar los pasajeros entre Santiago y Valparaíso, y cuando necesitaba ir de una a otra ciudad venía un peón a traerme un caballo y una mula para los bagajes. El recorrido ocupaba dos días y se pernoctaba en Casablanca o Curacaví. Para facilitar el viaje compré a mi amigo Urmeneta un hermoso caballo por la suma de \$ 22 y lo dejé en Casablanca, al mismo tiempo que dejaba otro en uno de los tramos del camino, de manera que el viaje resultaba menos fatigoso y podía hacerse en un día. Dos veces lo hice de noche y en uno de ellos fuí acompañado por el Comodoro Downes. Dejamos Santiago a la hora del crepúsculo y llegamos a Valparaíso al amanecer, de manera que nos evitamos el calor y la resolana.

Cuando la fragata *Ontario* estaba lista para hacerse a la vela, el «purser» Mr. Thornton quiso vender un caballo de silla, y se lo compré. Tenía otro para las diligencias y uno especial por el que pagué \$ 30, para las grandes ocasiones.

Un día que estaba de visita en casa del Gobernador Calderón, que era un gran jinete, elogíé desmedidamente un hermoso y fuerte potro alazán que estaba amarrado

en la puerta de casa. Me respondió: —«Es suyo», y a pesar de todas mis excusas y protestas y muy a mi pesar tuve que guardarme el animal.

No queriendo estar en deuda con su Excelencia el Gobernador, le envié una espada que me costó más que el potro regalado.

Por entonces tuve seis caballos, término medio \$ 25 por animal, pero la mantención era cara en el establo que acababa de abrirse en Valparaíso, de manera que lentamente me deshice de los caballos.

En Chile se consideraban tan utópicos los ferrocarriles como los viajes en globo.

UNA COMIDA DE CUARESMA

En Valparaíso, en 1820, la señora Blanco Encalada invitó a almorzar a Lady Cochrane. «Como estamos en Cuaresma, agregó, no puedo ofrecerle carne, de manera que puede venir y hacer penitencia con nosotros».

Llegó el día indicado y después de la sopa siguieron nueve platos de pescado de todas clases, cocinados de diferente manera. Había además abundancia de verdura y algo de vino pareció indispensable. Hubo profusión de frutas, en tortas, mermeladas y pasteles de toda especie. A continuación se sirvieron helados y café. El piano agregó algo al entretenimiento y la sobremesa de dos o tres horas permitió una agradable conversación en inglés y castellano.

Han pasado ya tantos años que esta narración puede adolecer de errores de detalle, pero en general es lo suficientemente verídica para dar testimonio de que en Chile, hace 70 años, se podía hacer penitencia en cuaresma a la hora de almuerzo.

UNA SEMANA DE VACACIONES

En Diciembre de 1820, realicé una excursión de una semana a los celebrados baños de Angostura, situados a 50 millas al sur de Santiago. Mi compañero de viaje fué

Mr. Schmidtmeier, un inteligente caballero suizo, vecindado en Londres y dedicado al comercio. Un mozo estaba a cargo de nuestro equipaje. Como en Chile no existen pensiones ni hoteles, llevamos diversas cartas de presentación, aun cuando la hospitalidad chilena las hace innecesarias. Mr. Lynch y otro amigo nos acompañó algunas millas. El crepúsculo fué magnífico, el sol parecía hundirse en el Pacífico mientras la luna nueva se elevaba sobre los Andes.

A las 10, después de haber cabalgado 7 leguas, nos encontramos frente a una gran propiedad y pedimos permiso al portero para instalar nuestros caballos al abrigo de una gran muralla.

El portero insistió en dar aviso a los patrones, lo que hizo. Encontramos una cordial acogida de parte del propietario, don Francisco Ruiz Tagle, su señora y un capellán, con quienes tuvimos una suntuosa comida, retirándonos a dormir a la 1.

A la mañana siguiente visitamos una antigua propiedad de los jesuitas, con una barraca que podía albergar más de mil hombres. Vimos una hermosa iglesia y un estanque con peces y disfrutamos de la fresca sombra de un bosque de álamos.

En el huerto había cerezos, perales, ciruelos, higueras y castaños. La propiedad tenía además un gran jardín, una viña, un baño, una curtiembre y un molino de rueda para la molienda de los trigos.

Nuestro huésped nos dejó partir a las 6 p. m., hora en que dejamos Calera. El Maipo estaba tan caudaloso por los deshielos de la cordillera que no pudimos cruzarlo, debiendo recorrer un largo camino en busca del puente.

El puente era de cimbra, fabricado con grandes cuerdas tendidas a través del río y sobre las cuales se habían tejido travesaños de paja y bambú. La ribera norte es muy alta y la bajada muy pendiente, y como el paso del caballo da cimbra y el animal se asusta del ruido del agua, la pasada del río es muy desagradable.

Cerca de media noche nos detuvimos en un rancho miserable, donde encontramos muy poco que comer.

Al día siguiente visitamos la elegante residencia de don José Toribio Larraín. En la puerta nos encontramos con dos señoras que nos dijeron que estaban sentadas hacía dos horas esperando alguna visita. Encontramos allí a don Felipe Castilla y señora. A media noche llegaron el Dr. Vera y Pintado y el Sr. Mardones.

Los pasajeros a menudo viajan muy temprano en la mañana o en la noche para evitar el calor y la resolana. Al día siguiente visitamos los potreros y el jardín de nuestro huésped. Las mejoras introducidas en sus dominios prueban su espíritu de progreso y su excelente gusto. El señor Larraín nos entretuvo todo el día en estas visitas.

Al amanecer continuamos el camino a través de los potreros, donde vimos inmensas manadas de animales. A medio día llegamos a Angostura de Paine donde encontramos al Director Supremo y sus amigos, escoltados por cien hombres de tropa. Tomaba un descanso de algunos días.

Almorzamos con él, en compañía de su madre y hermana, el Ministro de Marina, el Dr. Albano, el Senador Rosas, don Joaquín Vicuña, ex-gobernador de Coquimbo, el Padre Java (sic) y varios oficiales. Nos ofreció una de las piezas que él ocupaba y la encontramos más aireada y confortable que las demás de la casa.

Temprano salimos a pasear a la hermosa Laguna de Aculeo. Las bandadas de flamencos, patos, garzas y pájaros de todo plumaje le daban un aspecto encantador.

Dimos una vuelta alrededor del lago y volvimos donde el Director Supremo y sus amigos. Después de almuerzo fuimos a bañarnos en el delicioso Angostura. Este límpido riachuelo baja de la cordillera y se une al río Maipo.

Al día siguiente fuimos de nuevo a bañarnos, regresando en la tarde a Paine. El Domingo hubo gran misa, un banquete, paseo y un gran baile. Nos acostamos tarde. Después del desayuno oímos canciones y vimos bailar.

A medio día, acompañados de su Excelencia el Director Supremo y su comitiva, nos dimos el último baño en el hermoso y soleado Angostura.

Volvimos a Santiago muy contentos con esta semana de experiencias.

LA TRAVESÍA DE LOS ANDES

Abandoné Santiago el 12 de Marzo de 1821, acompañado de Mr. Montgomery, un comerciante inglés de Buenos Aires, y un caballero chileno. Fuera de los caballos y mulas de silla, llevábamos cinco mulas para las camas y equipaje.

Seguimos la ruta del norte hasta Colina, que dista seis leguas, de allí pasamos a Chacabuco y Villa Nueva.

Al día siguiente, bordeamos el hermoso y rápido Aconcagua y hacia el este encontramos el paso, a través de un camino pedregoso, sembrado de rocas y rodeado de precipicios. Cambiamos los caballos por mulas, pues éstas son más seguras en su paso, tienen el instinto del peligro y requieren menos alimentación.

Después de caminar 13 leguas, llegamos a La Guardia, donde los aduaneros examinaron nuestros bagajes. Dormimos en el corredor de la casa del guarda.

El tercer día pasamos un lago y varias casuchas que sirven de resguardo a los pasajeros sorprendidos por la tormenta. Después de una penosa ascensión alcanzamos la Cumbre, el punto más alto, alrededor de 17,000 pies sobre el nivel del mar. Nos demoramos hora y media en treparlo. La subida es muy abrupta y el camino en zig-zag.

Poco antes de alcanzar la cumbre hubo una pequeña nevazón y sentimos frío. En la noche dormimos junto a una enorme roca, teniendo las estrellas como techo, rodeados de altos picachos resplandecientes que parecían mirarnos desde arriba. El aire era suave, pero debimos usar bastante ropa.

En la mañana del cuarto día pasamos Las Cuevas y nos apartamos del camino para ver el Puente del Inca, una curiosidad de la naturaleza.

Allí encontramos al capitán Young, el que nos obsequió un cuarto de un guanaco que había muerto uno de sus soldados.

A medio día después de haber recorrido ocho millas nos detuvimos a compartir nuestro jamón, pavo y guanaco.

En la tarde, cruzamos el río Tupungato, a través de varios prados, pantanos y riachuelos. Para alcanzar el Peñón Rasgado (Rent Rock) pasamos varias laderas. Son plataformas rocosas que se alinean perpendicularmente a una altura de 700 pies. El camino ha sido construído cavando la roca, al lado de un terrible precipicio donde cualquier mal paso es fatal.

Me bajé de la mula y la llevé de la brida.

Dormimos confortablemente en La Jaula, pero no pudimos conseguir sino un agua barrosa del río Mendoza.

El quinto día pasamos las ruinas de Tambillos y la última de las «laderas». A las 2 de la tarde llegamos a Uspallata.

Después de almuerzo y de la siesta, mostramos los pasaportes y cabalgamos hasta las 7 de la tarde, recorriendo más o menos siete leguas.

Al día siguiente pasamos Paramillos y llegamos a Villavicencio a las 11 P. M. Nos comimos una rica cazuela y unos duraznos. Vimos algunos guanacos. Después de un caminata de doce leguas, llegamos a Mendoza. Habíamos caminado 23 leguas desde la mañana y fué un verdadero descanso tomar café en compañía de algunos comerciantes ingleses y norteamericanos que acababan de llegar de Buenos Aires.

Visitamos al Gobernador, quien después de examinar los pasaportes nos informó que el General Carrera, al mando de una tropa de indios y desalmados había cometido toda clase de tropelías en el camino que debíamos recorrer. Nos aconsejó que esperaríamos el regreso de los soldados que habían mandado a perseguirlos antes de seguir viaje.

Mendoza es una hermosa ciudad, situada en las faldas de los Andes y célebre por sus viñedos y frutas. Tuvimos tiempo de aprovechar las cartas de recomendación y hacer visitas.

Después de una permanencia de una semana en Mendoza, nos informaron que el camino estaba expedito, pues los malhechores habían tomado la ruta del sur.

Los hermanos del General Carrera, Juan José y Luis fueron capturados cerca de Mendoza, en una intentona para pasar a Chile. Después de un proceso simulado, fueron fusilados en dicha ciudad el 8 de Abril de 1818. Había la evidencia de que los tres hermanos albergaban propósitos políticos y tramaban un complot revolucionario para derrocar al gobierno de Chile. El General Carrera enloqueció con la muerte de sus hermanos y tomó las armas enfurecido.

Supe después de mi regreso a los Estados Unidos, que había librado una batalla cerca de Mendoza con las tropas de Buenos Aires, en la cual fué hecho prisionero siendo fusilado en Mendoza el 4 de Septiembre de 1821.

Para evitar la resolana, alquilamos un carruaje, en el cual viajamos alrededor de 30 millas, hasta un sitio en que una de las ruedas se atascó, de resultas de lo cual se quebró el eje. Debimos abandonar el vehículo y tomar de nuevo caballos. Después de una semana de camino llegamos a Buenos Aires el 8 de Abril.

La distancia entre Buenos Aires y Mendoza es de 300 leguas más o menos. El camino está lleno de posadas, donde es fácil procurarse caballos, los que arrienda el propio Gobierno a precios razonables. El precio de un caballo es de cuatro pesos. Una novedad para nosotros fué el avestruz, la que vimos a gran carrera con las alas desplegadas. A veces se aproximan tanto que los arrieros las cazan con lazo. Una noche nos sorprendió una fuerte tempestad de viento pampero.

El viaje del Pacífico al Atlántico, que duró cerca de un mes, fué cansador, pero muy interesante.