

Puerto Rico  
por M. Jules Claine  
I  
EN EL *BUENOS AIRES*

En septiembre de 1892, partí con dos amigos desde París hacia España. Desde allí nos embarcaríamos hacia San Juan de Puerto Rico. De seguro le sorprenderá que tome esta ruta para llegar a estas Islas puesto que los navíos franceses suelen hacer escala en ellas. En efecto, ése era el caso antes, pero ya no lo es. El temor al cólera, cultivado con esmero por la prensa, condujo a las autoridades españolas a imponer una severa cuarentena a los barcos provenientes de puertos franceses. La consecuencia inmediata de dicha cuarentena, para los buques franceses, ha sido la supresión de las escalas en Puerto Rico y en La Habana.

Llegamos cerca del mediodía a una Barcelona engalanada en honor a Cristóbal Colón. Noté con tristeza la casi total ausencia de nuestros colores patrios, mientras que las banderas españolas, italianas, holandesas, así como las de las distintas repúblicas americanas, sobresalían con profusión. La ciudad, alegre y animada, tiene un aire pseudo-marsellés muy particular. Mientras espero la partida del navío, que no levará anclas sino dentro de tres días, aprovecho el tiempo para visitar la ciudad. Todas las mañanas, tengo que presentarme ante el médico de la alcaldía para hacerle ver que el cólera no ha hecho estragos en mí. Después de pasar tres días aquí, me entero, por la mañana, que el *Buenos Aires*, el cual nos transportará a Puerto Rico, ha de levar anclas hacia mediodía. Después del almuerzo, abordamos. A las tres de la tarde, se levantan las anclas y, bajo un cielo cubierto, nos ponemos en ruta con el viento soplando desde el sudeste. En altamar, caída la noche, perdemos de vista la tierra.

Nuestro navío, construido siguiendo el modelo de los transatlánticos franceses, podría confundirse con uno de

ellos si no fuera por el olor a aceite y por la poca pulcritud que lo caracterizan. Unas cuarenta personas, entre las cuales dos o tres mujeres, representan los pasajeros a bordo.

Dos días después de nuestra partida de Barcelona, el 5 de octubre en la mañana, echamos ancla frente a la despreciable<sup>2</sup> ciudad de Málaga la cual, gracias al aspecto pintoresco que le dan las ruinas del viejo castillo que la domina, se ve mejor desde el mar. Tras haberla visitado en detalle, sin que ello mejorase nuestra apreciación inicial, abordamos nuevamente el buque. Una brisa fresca nos acariciaba. Retomamos nuestra ruta y pasamos, en la noche del 7 al 8 de octubre, entre Gibraltar y Ceuta, en la costa marroquí, en la cual distinguimos algunas luces. A las ocho y media, echamos ancla en el Golfo de Cádiz, tras haber pasado frente a la escuadra francesa proveniente de Huelva, donde asistió a las fiestas dadas en honor a Cristóbal Colón. Navegamos por espacio de una hora en un bote antes de llegar al puerto que precede la entrada de la ciudad, toda de fiesta en honor al descubridor de América.

En Cádiz, se unieron a la tripulación 800 conscriptos y emigrantes, 27 monjas, todos con destino a las Antillas, más tres ó cuatro damas, las únicas de las cuales se puede esperar alguna distracción a bordo.

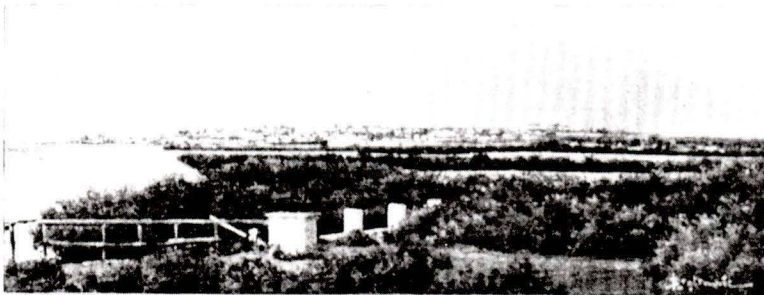
El 10 de octubre, a las dos y media, levamos ancla; el silbido de la máquina anuncia nuestra partida y el pesado navío toma su ruta sin escala hacia Puerto Rico. La travesía, tranquila y bastante insípida, no merece comentarios suplementarios. El 21 de octubre, a las cuatro de la mañana, me levantó el ruido de la hélice, que se detenía. A este ruido le sucedió muy pronto el ruido de cadena que produce el ancla cuando desciende al fondo del mar. Entreveíamos ya a la isla de Puerto Rico. Al cabo de algunos minutos, la cu-

---

<sup>2</sup> [NT] He aquí la oración original: "Deux jours après notre départ de Barcelone, le 5 octobre, nous jetons l'ancre le matin devant la triste ville de Malaga[...]". Antepuesto, el adjetivo "triste", en francés, cobra a menudo el significado de "infame" o "despreciable". El contexto poco halagador nos motivó a optar por la traducción *supra*.

bierta se inundó de gente vestida deprisa, ansiosa de ver la tierra que el velo de la noche escondía aún a nuestros ojos. El día, surgido repentinamente de un magnífico cielo matutino, nos descubrió el maravilloso panorama de la isla.

Un remolquero nos dirigió mientras cruzábamos el estrecho paso que defienden de un lado un fortín construido sobre una roca a flor de agua y, del otro, las fortificaciones de la ciudad, entre las cuales pasamos para alcanzar la bahía<sup>3</sup>. La vista es fascinante: las casas de la ciudad están pintadas de colores vivos, tienen techos en terraza y parecen apiñadas las unas sobre las otras. Con sus palmas siempre verdes, éstas forman un conjunto encantador enmarcado por montañas arboladas que la rodean por todas partes y que delimitan el horizonte.



"Vue générale de San Juan de Porto-Rico". Diseño de Berteault, tomando como base una fotografía. Tomada de M. J. Claine, "Porto Rico", *Le Tour du Monde*, núm. 163, 30 de diciembre de 1893, p. 422.

Echamos el ancla en el medio de la bahía, donde se encontraban dos avisos de guerra, un vapor español, el *Manuela*, que va a Santo Domingo, y un buque de tres palos bostoniano. A las ocho y media, obtenemos la autorización de acceso. Monté, con mis amigos, en un bote [que nos condujo al puerto].

<sup>3</sup> [NT] Ha de referirse al fortín del Cañuelo y al Morro.

## II

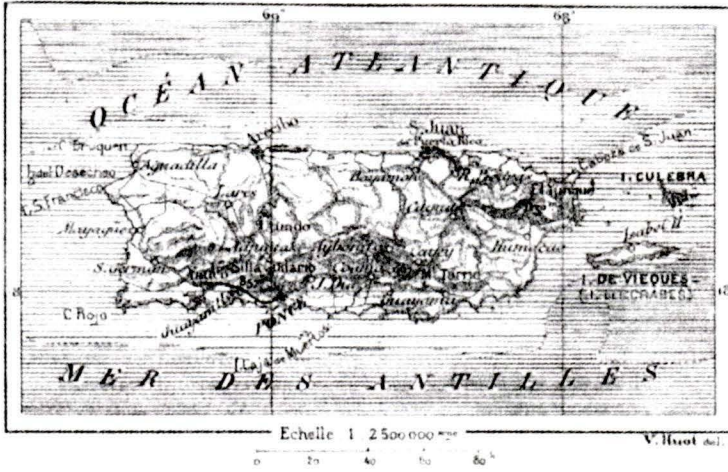
### LA ISLA DE PUERTO RICO - SAN JUAN DE PUERTO RICO O LA CAPITAL - RECEPCIÓN CALUROSA DE DON SALVADOR BRAU Y DE LOS MIEMBROS DE LA PRENSA LOCAL.

La isla de Puerto Rico, la más occidental<sup>4</sup> y la más pequeña de las Antillas Mayores, está situada en la entrada del mar de este nombre, entre las dos Américas. Se encuentra entre los 17 y 18 grados de latitud norte y los 59 y 61 grados de longitud oeste del meridiano de Cádiz; limita al norte y al este con el Océano Atlántico, al sur con el Mar de las Antillas y al oeste con el Canal de Mona o de Pasaje. Fue descubierta por Cristóbal Colón durante su segundo viaje, el 19 de noviembre de 1493. Su nombre primitivo indígena, en el momento del desembarque de Colón, era *Boriquén*, palabra que estaría relacionada con la elocuencia y la sabiduría de sus habitantes<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> [NT] Desde la perspectiva del Caribe, Puerto Rico es la más oriental de las Antillas Mayores.

<sup>5</sup> [NT] Jules Claine no menciona la fuente de su información en lo que concierne a su traducción del nombre aborigen de la Isla. Este es el caso de gran parte de los datos que provee a lo largo del artículo. En realidad, el significado de Boriquén, Borinquen o Borinkén resulta bastante problemático puesto que distintas fuentes atribuyen diversos significados. Luis Hernández Aquino señala que la grafía “Borikén” corresponde a la “lengua o dialecto taíno de la Isla de Puerto Rico”. Véase Luis Hernández Aquino, *Diccionario de voces indígenas de Puerto Rico*. Bilbao, Editorial Vasco Americana, 1969, p. 67. José Arrom por su parte, llama la atención sobre la diversidad de definiciones del nombre “Borinquen o Burenquen” (formas más correctas según éste). Las definiciones más corrientes (“Tierra de los valientes señores” y “Tierra de los hombres fuertes”) son atribuidas tanto a Cayetano Coll y Toste como a Luis Llorens Torres. Arrom presenta una opinión disidente en la que analiza el término basándose en la etimología del sustantivo y el sufijo que lo componen, a saber *burén* (plancha o utensilio de barro cocido sobre el cual tostaban el cazabe) y *ken* (sufijo con el valor de “muchísimo”). Según el estudioso, “Burén-ken” literalmente traducido sería “buren-ísima” o, más latamente traducida, “Tierra de abundantes Burenes” o “Buenísima para burenes”. Como vemos, la definición arqueológica es menos poética que las corrientes. Véase José J. Arrom, “La lengua de los Taínos” en *La cultura Taína*. Madrid, Turner, 1992, p. 57.



“Carte de l'île [sic.] de Porto-Rico”. *Ibid.*, p. 419.

Cristóbal Colón la llamó San Juan Bautista, y los primeros españoles en quedarse allí le añadieron el nombre de Puerto Rico<sup>6</sup> a causa de su riqueza. Tiene una superficie de 9,064 kilómetros cuadrados y una población de 806,000 habitantes que se reparten como sigue:

	<b>HOMBRES</b>	<b>MUJERES</b>	<b>TOTALES</b>
Blancos	244,000	239,000	483,000
Mulatos	122,000	125,000	247,000
Negros	38,000	38,000	76,000

<sup>6</sup> [NT] Originalmente, se le dio el nombre de San Juan Bautista a la isla grande y el de Puerto Rico al islote. Más tarde, en fecha indeterminada y por razones poco conocidas, ocurrió una inversión de las denominaciones.

Aunque estas cifras sean oficiales, no se debe olvidar que en este país los prejuicios contra la gente de color permanecen vivos. Seguramente se ha exagerado el número de blancos porque, en todos los países en los que reinó la esclavitud, pocas son las familias que puedan jactarse de estar absolutamente exentas de sangre negra. Pero esto no lo admiten nunca los mestizos quienes se presentan como blancos.

Como decía más arriba<sup>7</sup>, los indios autóctonos desaparecieron, vencidos y destruidos por los invasores. Fueron reemplazados por los españoles conquistadores, atraídos por las ricas minas de oro que se explotaban para entonces. Estas minas produjeron, entre 1509 y 1537, más de 15 millones de metal. La riqueza mucho más durable del suelo también atrajo a los conquistadores. En 1513, por un decreto real, la importación de los negros africanos fue autorizada. La esclavitud fue totalmente abolida hace veinte años. Si se toma en cuenta que durante los primeros ocho años llegaron once buques cargados de esclavos y que ese número siguió aumentando hasta principios de este siglo, se puede tener una idea más clara de la cantidad de negros importados.<sup>8</sup>

Hoy, aunque la esclavitud haya sido suprimida, esta maravillosa isla, dotada de un clima un poco caliente pero excelente, variando entre 32.20 máximo en enero y 35.80 en septiembre, contra 20.60 mínimo en enero y 23 grados en septiembre, sea un promedio de 26 a 28 grados al año, no ha degenerado<sup>9</sup>.

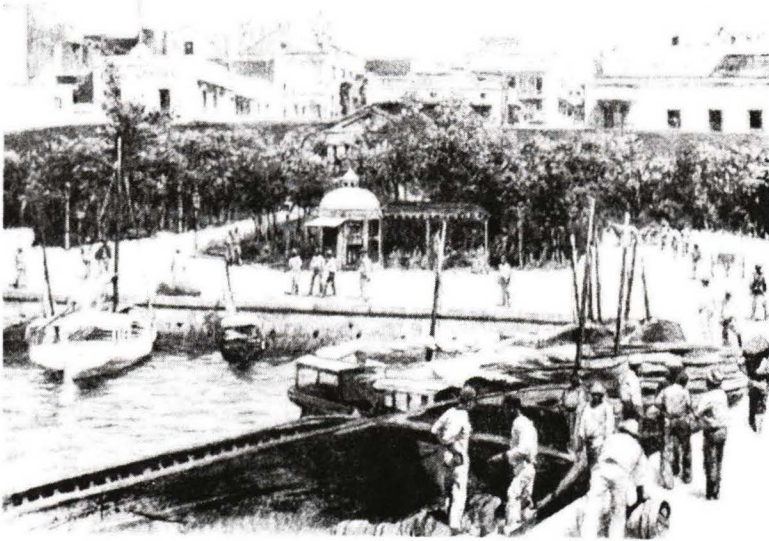
---

<sup>7</sup> [NT] Este tema, presentado sin transición y acompañado de una referencia intratextual nos revela una de dos cosas: o bien un *lapsus* del autor o bien la existencia de algún tipo de edición.

<sup>8</sup> [NT] Este párrafo, en apariencia incoherente y/o inexacto, debió sufrir una edición. Se desprende del contexto que los indios fueron reemplazados, en un comienzo, por los peninsulares y, en un segundo tiempo, por los negros africanos. Además, se da a entender que la "desaparición" de los indígenas justificó la importación de los esclavos.

<sup>9</sup> [NT] Esta oración resulta bastante enigmática. ¿Se refiere al hecho de que la abolición de la esclavitud no fue perjudicial para la economía de la Isla?, ¿o aludi-

La ciudad de San Juan de Puerto Rico o “la Capital”, como la llaman más a menudo sus habitantes, está poblada por unas treinta mil almas. Es una de las más pobladas de toda la isla. Está construida sobre colinas rocosas que dominan el mar que baña las fortificaciones de la entrada del puerto. Apenas desembarcados, cumplimos con las exigencias de la aduana: si se llega de España, éstas resultan ser una mera formalidad. Un cochero negro que ríe y gesticula constantemente, nos condujo a la ciudad.



“Vue sur le port de San Juan de Porto Rico”. Diseño de A. Paris y grabado por Devos. *Ibid.* p. 423.

Pisándole los talones a nuestro equipaje, **atravesamos un jardín público en medio del cual se eleva una puerta**

---

**rá, tal vez, al clima social exento a primera vista de la tirantez racial? No olvidemos su comentario sobre el censo y la “preeminencia” de blancos.**

monumental<sup>10</sup>, un poco pretenciosa, que da acceso a la ciudad. La atravesamos y giramos a la izquierda para subir una calle montuosa pavimentada con adoquines puntiagudos, inventados, sin duda, para el placer de los discípulos de San Crispín. Tras diez minutos de marcha, viramos a la derecha y nos detuvimos frente a una casa de despreciable apariencia: el Hotel Bonita. Según nuestro compañero, el doctor Ponce de León, conocedor del país, es el mejor de la ciudad. Mis compañeros hicieron una mueca. Como no había de dónde escoger, subimos y, para que todo el mundo fuese hospedado, compartí la habitación con el doctor. Este partirá próximamente hacia Santo Domingo, donde tiene negocios.

Nuestra habitación, desprovista de ventanas, está iluminada por un agujero cuadrado perforado en medio del techo. Este sirve a la vez como ventilador. Los muros blanqueados con cal, desprovistos del más mínimo adorno, se parecen a los de una prisión. El mobiliario no desmiente esta impresión. Este consiste de dos camas de hierro que no tienen por suministro más que una tela tendida sobre ellas. Las susodichas camas están cubiertas por una almohada larga, una sábana de algodón y una manta. Un mosquitero puesto sobre un marco cuadrado rodea la cama por todas partes. Sin esta precaución sería imposible dormir. Una mesa del tamaño de un pañuelo, una mesita de noche y dos sillas completan el mobiliario. Afortunadamente hay, dando hacia la calle, una pieza que funge como salón. Esta pieza tiene un piano, una mesa negra, mecedoras<sup>11</sup> y sillas ameri-

---

<sup>10</sup> [NT] Se refiere a la puerta de San Justo no muy lejos del espacio hoy ocupado por la Plaza de Hostos, frente a la sucursal del Banco Popular. El texto contiene un excelente grabado del jardín y de la puerta.

<sup>11</sup> [NT] En el texto original aparece la palabra en inglés (*rocking-chair*). Hemos respetado buena parte de los anglicismos del texto original. Por otro lado, también podríamos considerar la hipótesis de que dichos anglicismos, teóricamente adquiridos *in situ*, ponen de manifiesto el virtual control económico de los estadounidenses sobre la futura colonia caribeña. La adopción del anglicismo se justificaría por la inexistencia del producto allende del Atlántico. Como podremos ver más adelante, ese es el caso de los *bugghies*. Es necesario recordar que para esta época,



canas. En esta pieza común se reúnen los huéspedes, ya sea para hablar o para escribir.

El almuerzo, como la cena, tiene una hora fija. Los retrasados, aunque vienen obligados a pagar la jornada completa, no tienen el derecho a pedir que se les sirva fuera de las horas reglamentarias. Mientras esperaba el almuerzo, me dirigí al correo. Como el despacho estaba un poco lejos, me apresuré a encontrarlo. Mucho me sorprendió descubrir que, a pesar de los acuerdos de la Unión postal, el franqueo de una carta a Francia costaba ocho centavos (alrededor de 40 céntimos) y que el correo no vendía sellos. Para conseguirlos, tuve que ir al negocio de un tabacalero que parecía tener el monopolio de esta venta. Tras haber comprado mi sello, regresé al correo, desde el cual mis dos compañeros enviaron un telegrama a París para anunciar su llegada. Noté, a este respecto, que en el mismo despacho había dos compañías de telégrafos: una, la del gobierno, para el servicio de la isla y, la otra, para las comunicaciones fuera de la isla, está en manos de una compañía americana cuyas hojas de servicio están impresas en inglés y cuyas cuentas se pagan en dólares. Todo es como en los Estados Unidos, a tal punto que, con el personal yanqui y los afiches en inglés, ¡por un momento me creí en los Estados Unidos!<sup>12</sup>

De vuelta en el hotel para almorzar, tuve el placer de constatar la abundancia y la buena calidad de las carnes. El vino, proveniente de España, tiene un sabor a tierra al cual hay que habituarse. El hielo, que también es abundante, permite tomar frío, lo cual es una ventaja. Los comestibles son variados. Algunos son típicos. Trataré de estudiarlos un poco.<sup>13</sup>

---

el francés fungía aún como *lingua franca*. No fue hasta 1918, con el Tratado de Versalles, que el idioma inglés comenzó a disputarle la supremacía al francés.

<sup>12</sup> [NT] Estas líneas nos permiten afirmar que 1898 fue simplemente la consumación militar de un hecho económico.

<sup>13</sup> [NT] Esta línea nos indica que el texto fue redactado, muy probablemente, sobre la marcha. La promesa no se tradujo en una reflexión en el texto.

Terminado el almuerzo, regresé a mi habitación para buscar algunas cartas de recomendación para diferentes personas del país. Luego me dirigí a la dirección de *El Clamor del País*, uno de los principales periódicos de la isla. Traía una carta de recomendación del doctor Betances, muy conocido en el mundo parisino, donde sus excelentes cualidades y su ciencia le han valido la estima de todos aquellos que han tenido el placer de conocerlo. Estoy muy feliz de poder agradecerle aquí, públicamente, los favores que me ha hecho y los agradables encuentros que me procuró por virtud de sus cartas de recomendación.

Fue fácil encontrar la casa. Subí al primer piso<sup>14</sup> y vi, frente a un escritorio, trabajando en el medio de una montaña de papeles, un hombre de unos cincuenta años, alto de estatura, delgado, con los rasgos acentuados, un rostro enérgico atenuado por una gran expresión de bondad.

Me recibió muy bien y me presentó a su hijo, un joven poeta muy amable también. Luego, poniéndose a escribir, redactó en mi honor una nota muy halagadora que apareció esa misma noche. En dicha nota anunciaba a todos los habitantes que yo venía a visitar y estudiar su bello país, etc., etc. Una vez terminada la operación, tuve que hablarle de Francia, país que ama mucho y que quisiera visitar. Nuestra exposición<sup>15</sup> le había impresionado muchísimo. Hablaba con una gran admiración de nuestra literatura, de nuestras glorias pasadas y presentes, con un acento simpático que jamás olvidaré<sup>16</sup>. Don Salvador Brau es no solamente

---

<sup>14</sup> [NT] El primer piso europeo corresponde a nuestro segundo piso, de ahí el empleo del verbo "subir".

<sup>15</sup> [NT] Ha de referirse a la exposición de 1867 a la que asistió Baldorioty de Castro. El fruto de la visita del prócer a dicha exposición fue una memoria titulada *Exposición Universal de París en 1867. Memoria presentada a la Comisión Provincial de Puerto Rico*. Sin embargo, podría referirse también a la de 1889, más reciente y más controversial. Al erigirse la Tour Eiffel, la sociedad francesa vivió un intenso debate en el que dos grupos rivales se enfrentaron como defensores y detractores de la Torre Eiffel.

<sup>16</sup> [NT] Hablaban, pues, en francés. Aparte de este ejemplo, los comentarios del señor Claine no nos permiten determinar si el francés desempeñó en el Puerto Rico

un periodista distinguido, de una gran autoridad, sino un sabio historiador<sup>17</sup> y un filósofo. Goza de alta estima de sus conciudadanos de toda opinión, cosa rara en un político.

Visité luego al doctor Moralez [*sic.*], quien me brindó la mejor de las bienvenidas, afirmando que él y muchos de sus colegas de la isla amaban tanto a Francia cuanto que habían efectuado allí sus estudios profesionales. Luego me dirigí al consulado<sup>18</sup> [francés]. De allí me remitieron a uno de mis compatriotas, el señor Santos Filipi [*sic.*], el cual, desde la muerte del vicecónsul, recién fallecido, funge como interino. Este comerciante, un hombre encantador, importa en este país todo tipo de lámparas, aceites y algunas otras materias provenientes en su mayoría, desgraciadamente, ide Alemania! Al ver mi sorpresa<sup>19</sup> ante esta novedad, me dijo que los alemanes les proveían estas mercancías a precios inaceptables para nuestros fabricantes y que la competencia le obligaba, como a sus colegas, a comprar al mejor precio posible a fin de obtener ganancias. Me puso al tanto de algo que estaba lejos de sospechar: la presencia en la isla de más de 3,000 franceses provenientes del Cabo Corso, que se establecieron en los cafetales del interior. Dichos cursos gozan de una situación social floreciente y muy considerada. Muchos son ricos, incluso millonarios.

Me dolió mucho constatar que, a pesar de la simpatía que sienten por nosotros los habitantes de la isla, los resultados para nuestro comercio son casi negativos ya que todas las grandes compañías son españolas, inglesas o alemanas.

---

decimonónico el papel de lengua vehicular tal como lo ejerció en el resto de los países latinoamericanos.

<sup>17</sup> [Nota del autor] Su última obra, que acaba de ser publicada, es un libro titulado *Puerto Rico y su Historia*.

<sup>18</sup> [NT] El Consulado de Francia fue el primer consulado en establecerse en Puerto Rico, *circa* 1825. En 1815 ya existían agentes comerciales como representantes del gobierno de los Estados Unidos en la isla.

<sup>19</sup> [NT] La palabra "sorpresa" podría muy bien sustituirse por "desagrado". No debe pasarse por alto que el autor del artículo vivió con toda seguridad la guerra de 1870. Esta guerra, de la cual Francia salió no sólo vencida sino humillada, marcó el ocaso del Segundo Imperio.

En cuanto a los franceses, éstos no tienen más que bazares y dos joyerías que venden mercancías alemanas o suizas. Los visité y pude convencerme *de visu*, facturas a la mano, de los buenos precios de esas joyas alemanas. Además, éstas producen casi el mismo efecto que las nuestras, de las cuales son a menudo falsificaciones mecánicas. Para colmo de males, tienen la ventaja de responder a las necesidades de los nativos. Estos privilegian dos aspectos: el efecto producido y el precio. Aunque, a decir verdad, el precio de venta, mayorado por la comisión y los impuestos enormes, triplica o cuadruplica el precio de compra al por mayor. Aunque muchos de nuestros productos son apreciados por las clases superiores de la población, sus precios elevados no se prestan a las transacciones. Los comerciantes prefieren comprar y vender productos alemanes, que cuestan mucho menos y permiten un margen de ganancia mayor que el nuestro. Me veo obligado, cada instante, a constatar esta triste realidad. Esto explica muy bien las causas de nuestra decadencia comercial<sup>20</sup> en estas regiones. Algunas cifras elocuentes dicen mucho más que largos discursos.

Inglaterra importa 4 millones de piastras y exporta 300,000 piastras.<sup>21</sup>

Alemania importa 1 millón y medio de piastras y exporta 843,518 piastras.

¡Francia importa 622,464 piastras! y exporta 1,924,027 piastras. A saber:

Para Inglaterra, una ganancia de 2,815,252 piastras; para Alemania, una ganancia de 612,947 piastras y para Francia, una pérdida de 1,301,563 piastras, que representan un tributo anual pagado por Francia a la isla de Puerto Ri-

---

<sup>20</sup> [NT] El autor parece obviar el detalle de que, en realidad, Francia se interesó muy tarde en el comercio con el continente americano (ello fue tarea de Luis XIV). Por consiguiente, Francia no podía sufrir una decadencia puesto que nunca hubo, a este respecto, un apogeo.

<sup>21</sup> [N.T.] La piastra era una moneda en plata de valor variable según el país que la usara. Para la época de este escrito su valor se aproximaba a cinco francos.

co<sup>22</sup>. Este tributo se cifra en francos a cuatro millones poco más poco menos, en función del valor de la piastra. Y se trata de un país al que resultamos simpáticos y donde 3,000 de nuestros compatriotas gozan de una situación preponderante; ¿cómo sería, pues, si los habitantes nos fuesen indiferentes? Semejantes constataciones entristecen no sólo por el presente sino, y sobre todo, por el futuro que luce cada vez más sombrío para nuestra influencia comercial e industrial.

Gracias a un amigo de París, el doctor Toupet, conocí a un ingeniero, el señor Birch, un catalán, administrador-liquidador de la Compañía ferroviaria francesa<sup>23</sup> que obtuvo la concesión de una línea que le da la vuelta a la isla, comunicando entre sí a las principales localidades. Pero, nuevamente, me entero de cosas desagradables para nosotros. Es de creerse que todas nuestras empresas en los países extranjeros sufren de inepticia desde sus comienzos, porque de los 900 kilómetros de vías férreas que esta Compañía debe construir, no hay más que dos o tres tramos construidos, 50 ó 60 kilómetros, y ya la Compañía, a pesar de ser una obra del "Crédit mobilier"<sup>24</sup>, queda reducida a la liquidación. Es cierto que ella pretende no poder continuar las obras por las exigencias cada vez mayores de las autoridades españolas, que se muestran muy meticulosas con numerosos detalles sin importancia. A ello responderé que es extraño que encontremos por todas partes tantos obstáculos insuperables,

---

<sup>22</sup> [NT] Es curioso que un siglo más tarde las relaciones económicas entre Francia y Puerto Rico no hayan variado mucho. Este fue uno de los argumentos invocados a la hora de cerrar el consulado de San Juan.

<sup>23</sup> [NT] La Francia del Segundo Imperio vio surgir, casi de la nada, una gran red de líneas ferroviarias. La construcción de dichas vías causó la gran transformación urbanística que sufrió París en el siglo XIX (algunos historiadores invocan razones de orden militar) puesto que Napoleón III se vio obligado a demoler buena parte de la ciudad para abrir paso a las vías. De ahí, seguramente, el interés que suscita en el autor todo lo relacionado con las vías férreas puertorriqueñas. La compañía francesa mencionada era una de las muchas que se repartieron geográficamente el territorio francés; ésta predominaba en el este (región de Lyon).

<sup>24</sup> [NT] El "Crédit Mobilier", la "Société Générale", el "Crédit Agricole" y muchos otros bancos (nacionales) franceses son obra de la estrategia económica del Segundo Imperio. Todos gozaban de un inmenso prestigio.

imientras que los otros pueblos logran siempre sus cometidos! No importa cuán penosa pueda ser la verdad, considero como mi deber de patriota divulgarlas. Sólo a este precio impulsaremos el renacimiento de nuestra influencia comercial e industrial. Tantos intentos mal planificados o malogrados ponen en peligro nuestra influencia ya que nuestros adversarios, siempre hábiles cuando se trata de aprovecharse de nuestros errores, capitalizan nuestros fracasos.

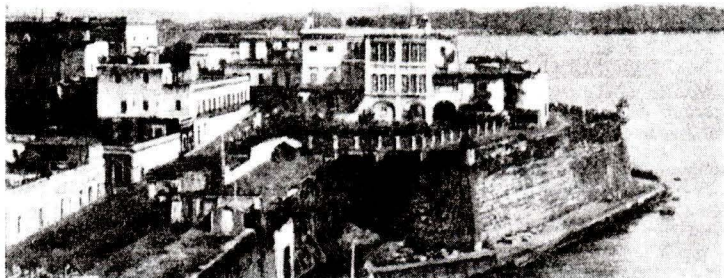
En la entrada del puerto, el fuerte del Morro, bajo el cual se encuentra el cementerio, defiende a la capital. Esta está muy bien fortificada. Dicho cementerio es digno de una visita. Como éste está situado al borde del mar, la humedad del suelo obliga a cubrir las tumbas con paredes de ladrillos cimentados a fin de evitar la fermentación de los cuerpos.

Dado que estas construcciones no están al alcance de todos los bolsillos, las autoridades han construido una especie de muro de alrededor de tres metros de espesor, de un largo de 80 ó 100 metros por seis metros de alto. Este muro está dividido en filas de nichos superpuestos en cinco o seis filas, que le dan un aspecto de entrada de un horno. Está cerrado por una losa en mármol en la que está inscrito el nombre, edad, etc., del que descansa allí después de la muerte, por un período determinado en función del arrendamiento pagado por la familia del difunto. Una acera, cubierta por una galería de arcadas, protege esta construcción de la lluvia y del sol y protege al mismo tiempo a los visitantes.

Hay pocos monumentos, si excluimos el cuartel y el hospital militar<sup>25</sup>, a los cuales se les puede atribuir este nombre en comparación con los otros edificios. El palacio del gobernador o la Fortaleza, que domina la entrada del puerto, ocupa una bella posición y da una primera impresión muy favorable a los extranjeros que se acercan por primera vez a esta parte de la isla.

---

<sup>25</sup> [NT] Se refiere al Cuartel de Ballajá que alberga hoy el Museo de las Américas y al antiguo Hospital Militar donde radican hoy varias instituciones culturales.



“Le palais du Gouvernement ou La Fortaleza”. Diseño de Berteault, tomando como base una fotografía. *Ibid.*, p. 417.

La Plaza Alfonso XIII [*sic.*]<sup>26</sup> es un bello cuadrilátero rodeado por el Palacio Municipal que, con sus dos torres, parece una iglesia, por el tribunal y por los círculos sociales. Uno de éstos se llama Sociedad Real Económica de los Amigos del País. Aunque ello no defina su ideal político, ésta es más frecuentada por los liberales de la isla, los cuales sufren menos los prejuicios raciales. En el gran salón, le han dado el lugar de honor a un cuadro de un artista local, Lovera<sup>27</sup>, verdaderamente talentoso. Este cuadro representa a un pobre negro de rasgos abisinios, que, fabricando cigarros, le da lecciones a un grupo de niños blancos y negros.

Este negro es un tal Rafael Cordero, conocido como el Maestro, que nació en 1790, y murió en 1868, cuya historia, de entrega total a la idea de la instrucción popular, podría enseñarle mucho a los esclavistas.

<sup>26</sup> [NT] Es decir, la antigua Plaza de Armas, hoy Plaza Baldorioty de Castro. Probablemente, se trata de un error tipográfico por Alfonso XII, nombre que recibió la plaza en el último cuarto del siglo 19, o de una confusión del autor.

<sup>27</sup> [NT] *La escuela del maestro Rafael* es de la autoría de Francisco Oller y no de Lovera como menciona el autor.

Adquirió pacientemente un modesto saber, con una labor sacrificada, fuera de sus horas laborables. La única satisfacción que obtuvo de este sacrificio fue la de ayudar generosamente a la juventud de las dos razas, única beneficiaria de dicho sacrificio.

### III

**TRAVESÍA DE LA ISLA DE NORTE A SUR. LOS *BUGGHIES* AMERICANOS. PAISAJES A LO LARGO DE LA RUTA. LOS GENDARMES. DESAYUNO EN CAGUAS. VADEANDO VARIOS RÍOS. LLEGADA A PONCE.**

Puerto Rico tiene una extensión de 137 kilómetros de norte a sur partiendo de la capital hasta Ponce, la ciudad más grande de la isla. Se ha organizado un servicio postal con la ayuda de *bugghies* americanos, una especie de carreta de cuatro ruedas, muy livianos, que pueden acomodar hasta cuatro viajeros bajo una capota de cuero que protege de la lluvia y del sol; el cochero también está protegido en su asiento, donde se puede colocar el equipaje. La construcción y los materiales empleados en estas carretas están tan bien combinados y son tan sólidos que estos vehículos, a pesar de la apariencia frágil de todas sus partes y particularmente de las ruedas, tan delgadas que les dan un aspecto de araña, pasan por caminos de los cuales no saldrían intactas nuestras carretas de apariencia más sólida. El arrendamiento de la carreta para dos o tres personas cuesta 31 piastras con 25 centavos, a fin de cuentas, no muy caro si se toma en consideración que se deben reemplazar los caballos siete u ocho veces para este viaje de 15 ó 16 horas.

A las 5 de la mañana, se estacionó la carreta frente a la puerta del Hotel Bonita. Al arrancar, ésta se alzó súbitamente con el esfuerzo de nuestros valientes corceles cuyas herraduras lanzaban múltiples destellos sobre los adoquines que sirven de pavimento a las calles. Llegamos a las puertas de la ciudad y pasamos cerca de la estación de tren que va a [Río] Piedras. La carretera, que va hacia el sur, está flan-



queda por numerosas casonas rodeadas de jardines. Al extremo de esta especie de suburbio<sup>28</sup> de San Juan, nos detuvimos en el pueblo de Santurce donde cambiamos nuestra carreta, casi nueva, por otra más vieja ya que el uso de las primeras está reservado a la ciudad y su periferia.

Continuamos nuestra ruta en medio de una vegetación abundante, que muestra ante nuestros ojos la variedad infinita de sus productos, la mayoría desconocidos para nosotros. La carretera, mantenida por peones camineros blancos, está en muy buenas condiciones. Dichos peones camineros cumplen una doble función: primero la de conservar las carreteras y luego la de asegurar el servicio de gendarmaría. Sus casas, verdaderos blocaos, están construidas con piedras duras; son cuadradas y tienen un segundo piso coronado con una terraza en el techo desde la cual sería fácil, llegado el caso, tirar a los agresores. Su uniforme de dril azul tiene discretas rayas blancas y está adornado con bocamangas y hombreras rojas; llevan un sombrero de paja adornado con una escarapela. Sus armas, tal cual en el ejército, se componen de un fusil de servicio y de un sable-bayoneta del cual éstos no se separan nunca, incluso durante sus labores en la carretera. Este sistema me parece excelente para los países poco seguros<sup>29</sup>. Gracias a él ha cesado el bandidaje que llevaba antes a numerosos bandidos al suplicio del garrote.

---

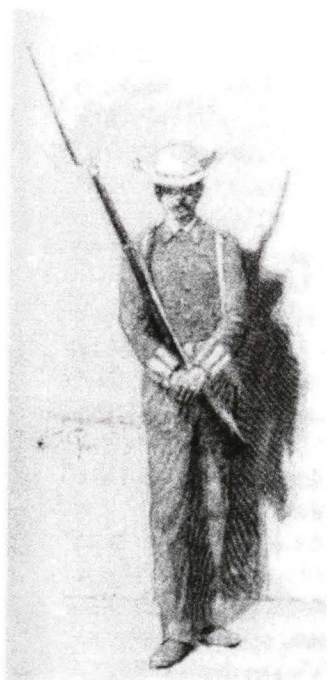
<sup>28</sup> [NT] El suburbio en cuestión ha de estar formado por lo que hoy conocemos como Puerta de Tierra y Miramar.

<sup>29</sup> [NT] La seguridad ha sido una preocupación constante del gobierno francés por lo menos desde el siglo XIX. Fue el deseo de seguridad de la burguesía parisina lo que le permitió a Napoleón III dar su *coup d'état* en el 1851. De la descripción del autor no se desprende que el Puerto Rico de entonces fuese flagrantemente inseguro. Sin embargo, el artículo original contiene un grabado de un "ladrón conducido al suplicio". La escena ocurre en la puerta del Morro; el ladrón es conducido al suplicio del garrote por su verdugo y un individuo con hábito de sacerdote.



“Bandit conduit au supplice”. Diseño de A. Paris y grabado por Devos. *Ibid.* p. 429.

Este sistema ofrece, a la vez, un empleo a antiguos soldados, bastante numerosos, de entre los cuales son reclutados todos estos peones camineros.



“Milicien de L'Armée Coloniale Espagnole”.  
Diseño de A Paris y grabado por Bazin. *Ibid.*,  
p. 417.

Los cañaverales, los matorrales de cafetos, las majestuosas palmas que balancean sus anchas pencas dominando todo lo que les rodea, las corrientes de agua que atravesamos en medio de paisajes infinitamente variados nos seducen a cada paso y mis amables compañeros declaran, sin titubear, ¡que esto nada tiene en común con “Bougival”<sup>30</sup> o “Croissy”! Durante un ascenso, bajamos de la carreta para

---

<sup>30</sup> [NT] Pequeñas ciudades de la periferia parisina. Este comentario ha de enmarcarse en el sempiterno desprecio que manifiestan los parisinos por las ciudades periféricas de la Capital. El comentario es, pues, sumamente halagador.

que nuestros caballos descansaran y nos pusimos a recoger los hermosos frutos rojos del cafeto, que se parecen a las cecezas, y que se pueden chupar para extraer de la pulpa un jugo bastante agradable.

Desde que salimos de la capital, el país nos ofrecía, hasta aquí, grandes valles, luego algunas ondulaciones por entre las cuales pasaba la carretera. Después de Caguas, el paisaje se vuelve accidentado. No bien habíamos retomado la carretera cuando subimos unas colinas arboladas y atravesamos, sobre puentes sólidamente contruidos, profundos barrancos. Una serie de curvas pintorescas se suceden luego sin interrupción, descubriendo ante nuestros ojos, a cada instante, paisajes mágicos, perspectivas ideales que hacen envidiar a los habitantes de estos encantadores lugares. Las casas están pintorescamente plantadas en la cima de pequeñas colinas al pie de las cuales cruza un torrente de agua que refleja los rayos de un sol resplandeciente. Hacia el mediodía, vadeamos un río torrencioso, el Carite, que nace en el monte Tario, regando esta región de norte a sur y que toma en Cayey el nombre de Río de la Plata. Este pasaje nos permite juzgar el vigor de nuestros caballitos, del tamaño de un pony, que demuestran en los momentos difíciles un valor sorprendente. Fue también por estos lugares que pudimos juzgar la habilidad de los cocheros de Puerto Rico, que harían palidecer, por su audacia y su habilidad, la reputación de nuestros cocheros franceses o ingleses. Veinte minutos después de haber cruzado este río, penetramos, tras un ligero viraje de la ruta hacia el sudoeste, en la villa de Cayey, habitada por negros.<sup>31</sup> Esta villa se caracteriza por sus típicas chozas de paja. Tras haber caminado algunos minutos por las calles, menos conservadas que la carretera, llegamos a la posada, único albergue de Cayey que sin embargo tiene

---

<sup>31</sup> [NT] Según el censo de 1899, Cayey poseía una población total de 14,442 habitantes, clasificados en 9,258 blancos; 749 negros; 4,430 mulatos y cinco chinos. Véase, *Report on the Census of Porto Rico, 1899*. Washington, DC, Government Printing Office, 1900, Table V – "Sex, general nativity, and race", pp. 166-167.

12,452 habitantes. Es una ciudad sin interés, como lo son la casi totalidad de las ciudades de este país. La más típica y las que más se destaca es la de Aguadilla, en la costa noroccidental<sup>32</sup>. Desgraciadamente, no he podido visitarla.

A la una y media, después de haber tragado, como se pudo, un almuerzo inenarrable, nos montamos en la carreta y seguimos subiendo la montaña cuya vegetación abundante disimula las asperezas del terreno. Así llegamos a Aibonito, ciudad precedida de hermosas casas rodeadas de esplendrosos jardines. Estos les dan un falso aspecto de ciudad invernal.

La carretera, a partir de esta ciudad, su punto culminante, comienza a descender, a veces muy rápidamente, pero ello no impide que nuestro cochero arree a los caballos. Su velocidad es a veces espeluznante en una carretera bordeada de precipicios por los cuales rodaríamos si nuestro enganche se zafase. Afortunadamente, nuestros valientes caballitos galopan con el paso firme; podemos confiar en ellos y en la habilidad prodigiosa de los conductores. Llegamos sanos y salvos al pueblo de Coamo (10,537 habitantes), del cual no diré nada por la simple razón de no saber qué decir de él. Aquí no sólo cambiamos de caballos sino también de cochero y de carreta. Atravesamos la ciudad y pasamos frente a algunas casas bastante hermosas. Luego retomamos la carretera, tan atractiva como antes aunque menos accidentada que el tramo ya recorrido. Llegamos a nuestra próxima estación, Juana Díaz (21,032 habitantes), por la noche, caída tan rápido que ni siquiera lo notamos. El

---

<sup>32</sup> [NT] Jules Claine no nos provee las referencias de tal afirmación. Sin embargo, podríamos conjeturar que, cuando no hace gala de los estereotipos de su época, éste se limita a repetir comentarios de sus interlocutores puertorriqueños. En efecto, en uno de los grabados que acompañan el artículo se puede observar a la ciudad de Aguadilla: en primer plano, aparece un barrio compuesto por frágiles bohíos y, al fondo, dos o tres minúsculos barrios compuestos por edificios en mampostería. Generalmente, estos grabados se hacían a partir de una foto. Aunque no se especifique en el artículo, éste ha de ser el caso de los grabados en cuestión puesto que, como el autor mismo lo afirma, él nunca fue a Aguadilla y, sin embargo, el grabado está ahí.

---

lugar en el que nos detenemos precede un poco a la ciudad; se parece a nuestras fincas, delimitadas por verjas. La puerta está cerrada por grandes trancas que la protegen de los extraños. Como no hay ni luz ni nadie que responda al llamado de nuestro conductor, tuvimos que esperar más de tres cuartos de hora en el medio de la carretera, antes de que un niño llegase al fin con los caballos de repuesto. La oscuridad tan grande imposibilitaba la distinción de un hombre a apenas cinco pasos de distancia. Esta circunstancia inquietaba a mis compañeros, iquienes temían siempre alguno de esos ataques súbitos, tan frecuentes en los libros de viajeros que han recorrido el mundo desde su alcoba!<sup>33</sup> Millares de cucubanos abrasaban con su fosforescencia los matorrales que rodeaban la carretera. Algunos de los más audaces se posaban sobre nuestras rodillas, nuestros hombros y nuestros sombreros dejando una mancha luminosa parecida a la del rastro que deja un fósforo frotado. La ansiedad de mis compañeros aumentó al enterarse de que tal vez no podríamos cruzar el río que atraviesa nuestra carretera, obligándonos así a pasar la noche en un pueblo vecino, para esperar a que las aguas bajasen, ya que estaban muy bravas desde la noche anterior.

Al fin, partimos a las ocho de la noche. Confiaba en mi buena estrella. Estaba convencido por experiencia de que saldríamos bien. Sabía, en efecto, que en estos casos sólo se debe creer la mitad de lo que dicen los nativos. A las ocho y cuarto llegamos al río Jacaguas; lo cruzamos sin problema. Media hora más tarde estábamos frente al río Bucaná, el río que estaba supuesto a bloquear la carretera. En efecto estaba crecido. Sin embargo, tras haber presenciado el *tour de force* de nuestros caballitos y las pruebas de solidez de las ruedas de nuestra carreta, estaba confiado de que podríamos cruzar el río. Creí hacer bien en estimular el amor propio de nues-

---

<sup>33</sup> [NT] Los alardes de tranquilidad del autor —no así de sus acompañantes— no entran en contradicción con sus comentarios originales sobre la inseguridad. Más bien reflejan una evolución de su apreciación del país.

tro cochero, que dudaba en proseguir la marcha. Bajo el impulso de la vanidad, se decidió a intentar el cruce: colocamos, por recomendación suya, el equipaje sobre los asientos, sentándonos sobre ellos. Nos sujetamos con vigor a las armaduras de hierro de la capota que nos cubría. Una vez todo estuvo listo, el cochero condujo la carreta al lugar que le pareció más favorable para el cruce del río amenazador. Luego, con un vigoroso fuetazo lanzó los caballos. Estos nos condujeron muy pronto al mismo medio del torrente cuyas aguas entraban en la carreta y la levantaban de manera inquietante. Fueron momentos de ansiedad porque si no salíamos pronto de allí, nuestra carreta corría el riesgo de convertirse en un juguete de la corriente y podríamos ahogarnos todos. Afortunadamente, nuestro cochero mantuvo el control. Animaba a los caballos con su voz y con el gesto y los valientes animales hicieron un esfuerzo supremo que los desestancó. Cogiendo impulso y con un buen latigazo, nos sacaron de peligro y llegaron asfixiados a la cima de la carretera, donde les dimos tiempo para que respiraran. Llegamos sin otro percance, a las nueve y media, a Ponce. Habíamos recorrido 137 kilómetros en dieciseis hora, contando el desayuno.

#### IV

#### PONCE, LA CIUDAD MÁS GRANDE DE LA ISLA. VISTA GENERAL DE LA CIUDAD. COSTUMBRES LOCALES. EL TREN. EN RUTA HACIA YAUCO.

Ponce es una ciudad de 42,705 habitantes. Está situada en una planicie, a algunos kilómetros del mar, donde se encuentra su puerto y uno de sus suburbios. Se parece a la mayoría de las ciudades coloniales: sus calles están descuidadas, son fangosas y, cuando llueve, son apenas transitables en otro medio que no sea la carreta o el caballo. En la temporada seca, sus calles están de polvo hasta los talones, lo que hace indispensable la transportación en *buggys*, incluso para las distancias más cortas. Hay algunas aceras pe-

---

ro resultan insuficientes para el paseo o los negocios. Las casas, bastante bien construídas, tienen, mayoritariamente, un piso coronado con una terraza. Barandillas de madera adornan las fachadas. Muchas casas son completamente de madera según el modelo que se encuentra en todas las colonias, con un solo piso elevado sobre pilotes y dotado de una ancha baranda que da a la calle.

El Hotel Francés, donde estamos hospedados pertenece a corsos o más bien a una corsa de una actividad sorprendente. La comodidad de ese hotel deja mucho que desear. Tuvimos que acostarnos en los cobertizos en los que sólo encontramos por muebles una cama de hierro y algunas sillas sobre las cuales hay dos cubetas para el aseo. Es, como puede verse, muy rústico. Pero hay que tomarlo o dejarlo, porque todas las habitaciones están ocupadas por plantadores, que vinieron para las fiestas. Muy afortunadamente, la comida es buena y el vino pasable, cosas muy raras cuando se viaja por estos países.

La plaza, grande y bella, está rodeada por las casas más importantes de la ciudad. Las farmacias son lujosas porque este comercio goza del favor de los habitantes.

En el centro de la plaza se encuentra un quiosco de música, rodeado por magníficos flamboyanes floridos, cuyo follaje protege a los transeúntes del sol. Un poco hacia el lado, se erige la catedral, miserable iglesia sin estilo.<sup>34</sup> El parque de bombas, muy bien construido y en buen estado, ocupa una tercera parte de la plaza. En una librería adyacente se encuentran numerosas antigüedades caribeñas, únicos restos de la raza desaparecida. El conservador me ofrece, como recuerdo de mi visita, un volumen biográfico de los hombres más ilustres de Puerto Rico. Dejo a cambio dos ejemplares de *Le Tour du Monde* en el que relato mi viaje a Malasia.

---

<sup>34</sup> [NT] No era catedral como tal porque Ponce no era sede de un obispado.



Fui muy bien recibido por los directores de los principales periódicos de la ciudad. Visité, además, a dos comerciantes franceses que vendían mayoritariamente mercancías inglesas, alemanas y americanas. Me dijeron ambos que preferían vender productos franceses, pero que los fabricantes no querían o no podían someterse a las exigencias del gusto local y aún menos competir con los precios extranjeros. ¡Es triste escuchar por todas partes la misma letanía que presagia muy de antemano la ruina de nuestro comercio y de nuestra industria!

Sólo los jinetes han conservado, en el atavío de sus caballos, un cierto color local. La silla tiene una forma muy especial. Tiene dos canastas planas, suspendidas a lo largo de cada lado, lo que obliga los jinetes a dispensarse de los estribos ya que montan el caballo sentados en lugar de a horcajadas. Los jarretes descansan sobre los bordes frontales de las canastas, a cada lado del cuello de los caballos.

Estas canastas permiten transportar una multitud de objetos. ¡Es igualmente a caballo que los mendigos hacen sus rondas habituales en el campo donde van a cobrar sus rentas<sup>35</sup>, como perfectos *gentlemen*! En este caso, las canastas sirven para recoger sus colectas, suficientemente fructuosas como para hacer de la profesión de mendigo una posición casi envidiable para mucha gente.

El puerto, situado a una distancia de tres o cuatro kilómetros al sur, comunica con la ciudad por una bella carretera<sup>36</sup> bordeada de agradables casas de campo que hacen de este paseo uno muy animado. Una pista de carreras acaba de ser construida: su inauguración, fijada para una fecha próxima, será un evento en toda la región. Es la primera de este género. A este propósito, menciono que Puerto Rico,

---

<sup>35</sup> [NT] Note bien el lector el cinismo de los términos "rentas" y "gentlemen"; términos relacionados con la burguesía.

<sup>36</sup> [NT] Se refiere a la actual avenida de Hostos, la cual conserva aún algunas ruinas de las casas aludidas. La mayor parte de esta hermosas casas fueron destruidas a partir de los años de 1950.

célebre antes por sus mulas, si hemos de creer a las geografías clásicas, ya no posee ninguna.

El puerto propiamente dicho no tiene la profundidad suficiente para que los grandes navíos echen sus anclas en él. Estos se ven obligados a hacerlo cerca de un islote de alrededor de una milla de largo que lo limita al norte: Caja de Muerto. Su tránsito es considerable, pero me fue imposible procurarme cifras detalladas.

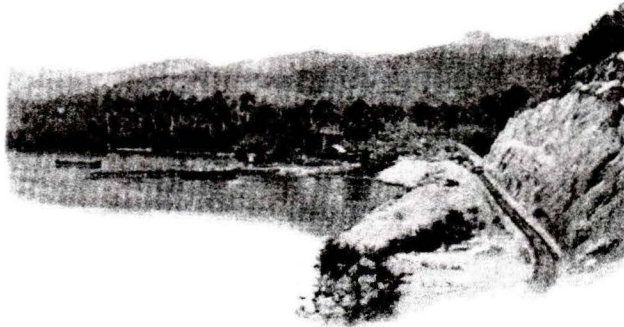
Un tren, o más bien un embrión de tren puesto que no tiene aún más que 35 kilómetros (y ya la compañía está en quiebra), comunica a Ponce con Yauco, ciudad situada hacia el oeste, en plena región de cultivo del café. Yauco es la cuna de la emigración corsa en la isla. Me permito visitarla.

## V

### **EN TREN DE PONCE A YAUCO. YAUCO Y SUS 1300 CORSOS. SU SITUACIÓN, EL CULTIVO DEL CAFÉ, LAS GANANCIAS QUE OBTIENEN DE ÉSTE. ALGUNAS CIFRAS QUE NOS INTERESAN.**

La estación de tren, en la ruta de la playa, no es, ni mucho menos, monumental: es una barraca de planchas, aún sin terminar. Sin embargo es suficiente para el servicio del único tren que la compañía logra mantener en funcionamiento. La vía, de un metro de ancho, está construida en un terreno malo, húmedo. Su solidez también deja mucho que desear. Tras efectuar el pago de una piastra 50 centavos por persona, partimos, hacia las tres de la tarde, bajo un sol radiante. El tren pasa a poca distancia del mar. Podemos estudiar con facilidad la costa ya que su velocidad es de apenas 15 kilómetros por hora. Nos detenemos en las estaciones de los dos pueblillos de Tallaboa, escondidos en la vegetación, cerca de los cuales están las tiendas y los almacenes de la compañía ferroviaria, que ofrecen un espectáculo de total desorden. Afortunadamente la magnífica bahía de Guayanilla, que se extiende a nuestra izquierda, me distrae. Este magnífico puerto natural, tan bien protegido, tiene un gran

porvenir si las vías en proyecto son finalmente construidas. La ciudad de Guayanilla es muy pintoresca. Sus 7,805 habitantes cultivan el café y la caña de azúcar.



“Guayanilla”. Diseño de Boudier, tomando como base una fotografía. *Ibid.*, p. 430.

A las cinco y media, el tren se detiene junto al río de Yauco sin poderlo cruzar ya que el puente está en construcción. Los viajeros son conducidos en *bugghies* a la ciudad, que se encuentra tres kilómetros más lejos. Asentada en el flanco de una montaña, Yauco está dispuesta en gradas. La iglesia se encuentra en el centro de la plaza. En uno de sus lados se encuentra el hotel París frente al cual descendemos. Una chica corsa, de buenos modales, dirige sola, con dos empleados, este hotel en el cual se hospedan el cura, un hombre muy inteligente y muy fino, dos o tres funcionarios así como un viejo plantador retirado. Estos personajes le imprimen un toque familiar al hotel.



“Vue de Yauco”. Diseño de A. Paris y grabado por Ruffe. *Ibid.* 427.

Entre sus 24,411 habitantes, Yauco posee más de 1,300 franceses, todos provenientes del Cabo Corso. Este éxodo comenzó a principios de siglo. Un primer inmigrante que hizo fortuna trajo primero a su familia, luego a los primos y así sucesivamente hasta que se alcanzó la cifra actual de más de 3,000 corsos, diseminados en los cafetales de la isla. En Yauco, varios de nuestros compatriotas son millonarios, viven en casas cómodas, aunque sin lujo, y no tienen ganas de regresar a su país<sup>37</sup>. Sus ganancias son muy alentadoras: el café, que le cuesta un promedio de ocho a nueve piastras por quintal (46 kilos) a la plantación, se les vende entre 26 a 27 piastras a los comisionistas que vienen a comprarlo en la propia plantación, ahorrándole así los gastos misceláneos al propietario. Estos últimos producen, pues,

<sup>37</sup> [NT] En estas circunstancias, el término “país” se vuelve muy ambiguo. ¿Qué país? ¿La Córcega natal que fue genovesa hasta 1768? ¿O la Francia adoptiva de donde proviene el autor? Esta ambigüedad nos da un margen de duda respecto a la incomprensión mutua de los personajes de nuestro artículo. ¿Percibían los corsos al señor Claine como su compatriota? ¿Era general el rechazo a Francia y el deseo de quedarse en Puerto Rico? Véase Vivoni y Álvarez, *op. cit.*

una ganancia neta de 18 piastras por quintal. Se estima que se puede recuperar, en un plazo de cuatro a cinco años, la inversión de un cafetal comprado a 100,000 francos. El cultivo del café es bastante simple, pero muy fatigoso. El preciado arbusto se da sobre todo en los flancos escarpados de las montañas adyacentes, a menudo de acceso difícil. El recogido del café exige una vigilancia continua para impedir que los obreros rompan, voluntariamente, las ramas de los cafetos mal situados. La producción anual de la isla alcanza los 25 millones de kilogramos, lo cual representa un valor de alrededor de 30 millones de francos. Francia compra, por su parte, cerca de cuatro millones. Es el tributo que pagamos a esta isla extranjera por un producto que podríamos fácilmente producir, para el mejor de nuestros intereses, en nuestras propias colonias.

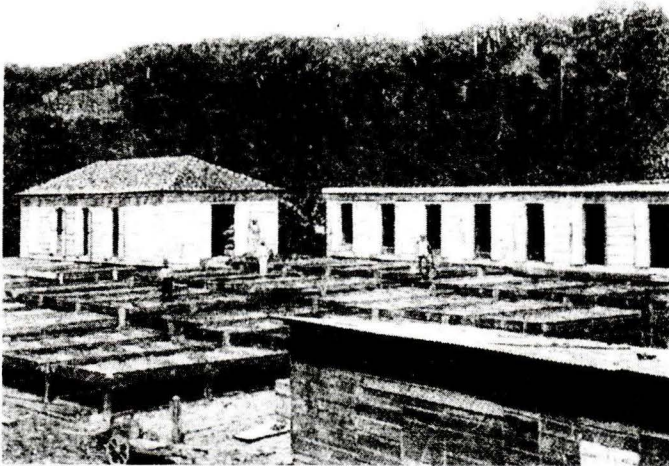


"Plantation de café". Grabado por Ruffe, tomando como base una fotografía. *Ibid.*, p. 428.

Todo el mundo sabe que el café no es otra cosa que las dos pepas contenidas en el interior de un fruto del tamaño de una cereza. Cuando el fruto está maduro, toma un

hermoso color rojizo. En ese momento se recoge y se transporta a los almacenes donde se seca en unos marcos de madera preparados, muy ingeniosamente, para este propósito. He aquí la descripción: según la importancia del cafetal, se construyen uno o varios cobertizos de madera o de mampostería.

En la base de estos cobertizos se eleva, a 70 centímetros de la superficie, un sistema de rieles que se extiende de ocho a 10 metros. Sobre éstos, 30 centímetros más arriba, se encuentran otra serie de rieles, un poco más cortos y así sucesivamente hasta alcanzar cinco o seis rieles superpuestos, que disminuyen cada vez, en relación con la serie inmediatamente anterior, de un metro de largo. Sobre estos rieles se colocan cubetas de madera que se deslizan por rodillos de hierro, con un promedio de un metro 75 centímetros de largo por un metro de ancho y 25 centímetros de altura. En estas cubetas se vierten los frutos frescos del café hasta cubrir un tercio de su altura, a fin de permitir la desecación bajo el sol.



"Séchage du café". Grabado por Privat, tomando como base una fotografía. *Ibid.*, p. 424.

Tan pronto una superficie parece seca, un hombre armado de un rastrillo de madera maciza mueve los frutos para emparejar el secado. Esta operación toma, según el estado de la atmósfera, varios días. Por la noche, y cuando llueve, hay que transportar todas estas cubetas al cobertizo. Esta necesidad justifica el sistema de rieles, que le permite a un solo hombre entrar con diligencia todas las cubetas en caso de urgencia. Con tan solo empujarlas hacia el cobertizo *ad hoc*, éstas se disponen como en una inmensa cómoda. A los frutos, una vez secos, se les coloca en unos aparatos giratorios que separan los granos y deshacen su cáscara, la cual es luego eliminada mediante un cuidadoso tamizado. El café, una vez empacado, está ya listo para la venta.

¡Pasé una noche en el Círculo Francés! Digo francés a regañadientes porque, ¿se puede hablar en estos términos de los lugares de reunión en los que se encuentran compatriotas que han olvidado la lengua patria<sup>38</sup> ? Es lo que he constatado, con dolor, en todos los lugares donde se han establecido colonias de franceses, ya sean corsos como aquí, barcelonetes<sup>39</sup> como en México, vascos o gascones como en las Américas del Sur o del Norte. Los hablantes de patois parecen mostrar una indiferencia, incluso un desprecio<sup>40</sup> por

---

<sup>38</sup> [NT] No se pierda de vista que los corsos siempre han tenido una lengua propia emparentada con el "italiano". Aún a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, época de afrancesamiento forzado, los corsos mantuvieron su lengua. Hoy en día esta lengua se enseña en los establecimientos educativos de la isla tanto en el ámbito secundario como universitario.

<sup>39</sup> [NT] Me permití hispanizar la palabra "Barcelonnettes", inexistente en los diccionarios actuales.

<sup>40</sup> [NT] El autor les llama *patoisants* (término sumamente despectivo aún hoy en día) a los "franceses" que hablan sus propias lenguas (vasco, bretón, occitano, provenzal y corso entre otras; añádase los diversos dialectos...). Y, en efecto, el autor puede que tenga razón. He aquí una causa obvia para ese "desprecio": a partir de la Revolución de 1789, en la escuela se les obligaba, so pena de castigo, a los "provincianos" a hablar únicamente el francés, el dialecto parisino que logró imponerse política y militarmente. No perdamos de vista que para los occitanohablantes y los catalanohablantes del sur (así como para los corsos), el francés era, literalmente, una lengua extranjera franco-genovesa, o en el mejor de los casos, una lengua de instrucción. No olvidemos que la lengua corsa era, al momento del cambio de soberanía, otro dialecto italiano.

---

la lengua nacional. Ni la hablan ni la enseñan a sus hijos<sup>41</sup>. Estos últimos no usan, por consiguiente, más que la lengua de su país de adopción y muestran a menudo una verdadera hostilidad hacia sus compatriotas de otras regiones de Francia. ¿Cómo sorprenderse, enfrentados a estos hechos, de la disminución desastrosa de nuestra influencia y de la desaparición de nuestra lengua en países donde antes era preponderante? No busquemos muy lejos las causas. Ellas nos provienen de nuestros errores porque, ¿cómo se puede suponer que los extranjeros se ocupen de nuestra lengua mejor que los franceses que les rodean?

En este círculo, conocí a varios corsos a los cuales les pregunté por qué, en lugar de venirse a esta isla española, no se fueron a una de las posesiones francesas que gozan también de un clima favorable a este tipo de cultivos.

La respuesta, la misma por todos, fue corta: "¡Establecernos en las colonias francesas! ¡Ni hablar!" Lo que equivale a decir que las exigencias de la administración española son preferibles a la benevolencia tutelar practicada en nuestras colonias.

Al otro día tomamos el tren hacia Ponce. Admiramos por el camino numerosos pelícanos blancos y negros que pescaban a lo largo de la orilla. Un falcón de una pequeña especie me hizo lamentar la ausencia de un fusil. Más lejos, detectamos el zumbido de unos pichones de un plumaje dorado que brillaba intensamente bajo los rayos de un sol candente. La locomotora hizo rugir su silbido y asustó a numerosas grullas que salieron asustadas de la maleza. Estas no sabían adónde volar para protegerse de ese peligro desconocido. A las nueve y media llegamos sin percance a Ponce.

Entre las costumbres locales, se puede señalar la que consiste en curar las enfermedades por medio de una especie de ex-voto: cuando un desafortunado sufre de cualquier

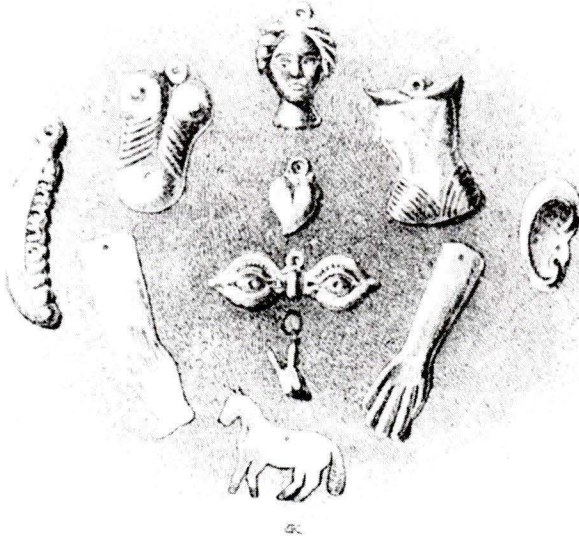
---

<sup>41</sup> [NT] Me parece que aquí el autor se dejó cegar por la pasión ya que la tradición entre los corsos que así lo podían era, precisamente, enviar a sus hijos a Francia. Véase este propósito en Vivoni y Álvarez, *op. cit.*



enfermedad, ya sea en la cabeza u otra parte del cuerpo, éste no se dirige al médico sino al platero. Allí encuentra toda suerte de figurillas de plata estampada que representan la cabeza, el busto, las orejas, los ojos, los dientes, los brazos o las piernas, en función de la enfermedad que tenga o crea tener.

El nativo compra la figura que se relaciona con su mal, la lleva a la iglesia y la hace bendecir por el cura, al cual se la deja para que la ate a la estatua del santo más influyente del lugar. Luego asiste a numerosas misas o, si no es posible, se contenta con suspenderse al cuello su amuleto, del cual espera su curación.



"Amulettes". Diseño de Krieger. *Ibid.*, p. 432.

Las mismas prácticas se aplican a la cura de las enfermedades de los animales domésticos, tales como los caballos, las vacas, los perros, etc.

## VI

**REGRESO A LA CAPITAL. VISITA AL DOCTOR STAHL EN BAYAMÓN. SU COLECCIÓN DE ANTIGÜEDADES HISTÓRICAS DE LA ISLA.**

Por recomendación de nuestra *maitresse d'hôtel*, contratamos, para que nos llevara a la capital, a un corso que, tras una breve conversación, me pareció ser un pecio de la Comuna. Pero qué importa, lo importante es que nos lleve a puerto seguro. Más vale patrocinar a un compatriota que a un extranjero. Es una regla que recomendamos a todos los viajeros.

A las cinco y media de la mañana, todavía de noche, se presentó a nuestra puerta con su carreta, en la cual acomodamos nuestras maletas. Luego, tuvimos que ir al mercado para tomarnos una taza de café en una tienda, a la intemperie, que nos recordó las tiendas de los mercados parisinos: porque en este país es casi imposible hacerse servir algo de comer fuera de las horas reglamentarias.

Nos montamos nuevamente en la carreta y no tardamos en salir de la ciudad. Sorprendidas, las amas de casa, desde las más blancas hasta las más negras, pasando por toda la gama intermediaria, nos veían pasar. La mayoría de ellas fumaba impasiblemente enormes puros, poco susceptibles de embellecerlas.

El buen tiempo de la víspera nos permitió cruzar el río Bucaná, tan torrentoso durante nuestro paso precedente. Para mediodía llegamos a Aibonito, ciudad de 6,397 habitantes, situada en el punto culminante de la carretera y de la sierra Madre<sup>42</sup>, a alrededor de 900 metros de altitud. [Aibonito es] aparentemente la [ciudad] más sana de la isla; las epidemias son completamente desconocidas allí: sería un excelente lugar para establecer un buen sanatorio donde fortalecer a los anémicos de los llanos.

---

<sup>42</sup> [NT] Sierra de Cayey.

Almorzamos en el único albergue, donde comimos más o menos bien, y tomamos, para terminar, una excelente taza de café, algo raro en los países productores.

En Cayey, cambiamos de caballos. Los nuevos son tan salvajes, casi sin domar, que ni siquiera esperaron la orden del cochero para partir con tanta violencia que rompieron una cuerda y nos hicieron perder media hora en la reparación de los daños.

El paisaje que precede a Caguas nos pareció mucho más maravilloso a la vuelta que a la ida. Es deseable pasar sus días en medio de esta bella naturaleza, tan cautivante que uno teme no poder separarse de ella. Cambiamos otra vez de caballos, de carreta y de cochero. Este último nos llevó hasta la capital. Llegamos a las ocho de la noche, dos horas después de la cena en el Hotel Bonita. Nos vimos pues obligados a cenar en una tasca de la ciudad, muy contentos de encontrar platos execrables que engullimos sólo bajo el efecto de un hambre canina.

Al otro día por la mañana visité a mi excelente amigo don Salvador Brau, quien me transmitió una carta de un doctor alemán, establecido en el país desde hace veinte o treinta años, el doctor Stahl. Este me invitó a visitar su colección de antigüedades provenientes de distintas partes de la isla. Muy halagado y contento con esta propuesta, telegrafíé inmediatamente al doctor diciéndole que aceptaba su amable invitación y le propuse una cita para el día siguiente.

Al recibir mi telegrama, el doctor Stahl vino por la noche a San Juan a fin de acompañarme a Bayamón, del otro lado de la bahía, donde tiene su casa de campo y sus colecciones.

A las cinco de la mañana, nos dirigimos hacia el puerto para tomar el *ferry-boat* o lancha de vapor americana, que nos permitió atravesar la bahía cuya belleza, cada vez más atrayente, pudimos admirar a gusto. Un velero, naufragado durante una tormenta, yace impasible en la hierba. Una ola lo levantó y lo lanzó por encima de una faja de tierra. Es imposible sacarlo de ahí. Los presidiarios que trabajan

en el Arsenal no pierden su tiempo en esta faena. Estoy seguro de que éstos no consideran su estancia aquí como un veraneo agradable, tal como la Nueva Caledonia<sup>43</sup> lo es para nuestros malhechores. En un cuarto de hora o veinte minutos alcanzamos el *pier* en el cual nos esperaba el tren que da servicio a este tramo de la línea ferroviaria. El principal tráfico de la línea consiste, creo, en el transporte del hielo, que se fabrica en Bayamón para el uso de la capital y de las ciudades limítrofes. En media hora, atravesando hermosas plantaciones de caña de azúcar, llegamos a Bayamón, cuyo único atractivo es la colección que vengo a ver.

Al llegar a la casa del doctor, sufrí una decepción. Esperaba encontrar todas las antigüedades bien clasificadas y dispuestas en orden. Pero muy al contrario, los objetos más preciados estaban desordenados en cajas y canastas. Los objetos voluminosos, estaban dispuestos al garete en una habitación, sobre el suelo o sobre una mesita, cubiertos de polvo. A veces, nos veíamos obligados a revolver algunos para alcanzar una obra que fuese particularmente interesante. Había allí más de un millar de hachas de piedra de todos los tamaños, muchas muy interesantes. Todas las variedades de piedras duras están representadas. Hay también una veintena de collares o yugos de piedra, algunos de los cuales están muy curiosamente esculpidos. Tiene, además, máscaras muy curiosas, mascarones en terracota e ídolos de todas

---

<sup>43</sup> [NT] Tanto Nueva Caledonia como Guyana, fueron para los franceses lo que Australia fue para los ingleses: una inmensa penitenciaría. Hoy en día, con la explotación del níquel y de los atoles submarinos, Nueva Caledonia ha tomado un valor (estratégico-militar) incalculable para Francia. Los *caldoches* (como despectivamente se les llama a los colonos blancos) se oponen con furia a la independencia o autonomía exigida por los *canaques* (habitantes originales de la Nueva Caledonia). El actual gobierno socialista de Lionel Jospin ha concluido un acuerdo conocido como el Tratado de Numea mediante el cual se les atribuyen grandes poderes a los *canaques* hasta tanto se decida, dentro de quince años, el destino final del "territorio de ultramar". Es precisamente este estatus el que exigen los partidos independentistas moderados de Córcega, quienes prefieren ser considerados "territorio" y no *départament*. El primero permite teóricamente la independencia mientras que el segundo la proscribire ("la República francesa es una e indivisible". Art. 1 de la Constitución de 1958).

suertes. Es, tal vez, la colección de antigüedades de los indios boriquireños [*sic.*] más bella que exista en el mundo.

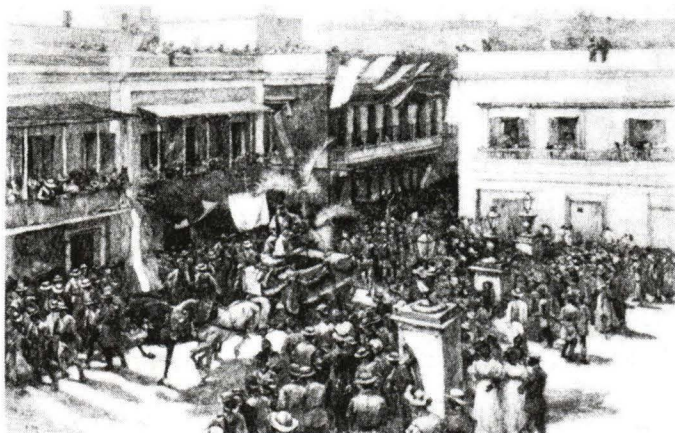
Ante tal desorden, le pedí al doctor Stahl que me vendiera la colección, pero desde las primeras palabras comprendí que era inútil. La cuida tanto como un avaro cuida su oro. Su única meta es fundar un museo Nacional, al cual donaría su colección con la condición de ser nombrado director vitalicio del museo. Se lo deseo, tanto por él como por el bienestar de la ciencia, que encontrará allí documentos preciosos.



"Antiquités des indiens boriquireños".  
Diseño de Krieger, tomando como base una fotografía.

Varias veces por semana, la banda de la guarnición toca, desde las ocho hasta las nueve, en la Plaza Alfonso XIII [*sic.*]. Ese es el momento idóneo para ver y apreciar la sociedad capitalina.

La verdad, debo decir que pocas mujeres son hermosas o elegantes. El mal gusto de la vestimenta roza a menudo lo ridículo. Fue en medio de esta plaza que tuvo lugar, durante mi paso por la isla, la ceremonia de la primera piedra del monumento que se elevará en memoria de Cristóbal Colón<sup>44</sup>.



“Inauguration du monument de Christophe Colomb”. Diseño de Marold y grabado por Privat. *Ibid.* p. 421. Este grabado reseña un desfile cívico celebrado durante las festividades del Cuarto Centenario del Descubrimiento de Puerto Rico. Una persona representando a Cristóbal Colón pasea en carruaje por la plaza de Alfonso XII (Plaza de Armas), hoy plaza Baldorioty de Castro.

Mi estancia en Puerto Rico ha concluido. Me embarcaré en el *Maria-Christina*, que ha de llevarme a La Habana.

---

<sup>44</sup> [NT] Plaza de Alfonso XII (Plaza de Armas o Baldorioty de Castro) donde se celebró la ceremonia de la primera piedra del monumento. La estatua se colocó luego en la plaza frente al teatro municipal (Plaza de Santiago) que, a partir de 1894, se llamó Plaza de Colón.



"Vue générale d'Aguadilla". Grabado de Privat, tomando como base una fotografía. *Ibid.*, p. 425.