

NOTAS HISTÓRICAS Y GEOGRÁFICAS

Artículos

**Impresiones de Norteamérica y Europa por un viajero humanista social peruano,
Juan Bustamante, entre 1841 a 1842**

/

***Impressions of a Peruvian social humanist traveler, Juan Bustamante, of North America
and Europe between 1841 and 1842***

Paula Ermila Rivasplata Varillas

Universidad Mayor de San Marcos, Perú

privasplatav@unmsm.edu.pe

<https://orcid.org/0000-0001-7036-6436>

Recibido el 29 de marzo del 2025 Aceptado el 12 de mayo del 2025

Páginas 268-294

<https://doi.org/10.58210/nhyg664>

Financiamiento: Se financió con recursos propios.

Conflictos de interés: Los autores declaran no presentar conflicto de interés.

Licencia Creative Commons Attribution Nom-Comercial 4.0 Unported (CC BY-NC 4.0)
Licencia Internacional



Resumen: A través del viaje de Juan Bustamante a Norteamérica y Europa a mediados del siglo XIX, conoceremos el impacto del contexto coyuntural histórico en las sociedades observadas por el viajero peruano. La revolución industrial fue determinante en Norteamérica, Inglaterra y en Francia, las inestabilidades políticas y confrontaciones bélicas internas remecieron a España y las represiones sociales sacudieron en parte

de la península itálica por la ocupación extranjera que se reflejó en un mayor control de los viajeros en sus aduanas internas. Esta experiencia viajera escrita nos permite conocer estas realidades que impactaron los territorios visitados entre 1841 y 1842.

Palabras clave: Europa, Norteamérica, Juan Bustamante, viajero, siglo XIX

Abstract: *Through Juan Bustamante's journey to North America and Europe in the mid-19th century, we will learn about the impact of the historical context on the societies observed by the Peruvian traveler. The Industrial Revolution was decisive in North America, England, and France; political instability and internal armed conflicts shook Spain; and social repression rocked parts of the Italian*

peninsula due to foreign occupation, which was reflected in increased controls on travelers at internal customs. This written travel experience allows us to understand these realities that impacted the territories visited between 1841 and 1842.

Key words: *Europe, North America, Juan Bustamante, traveler, 19th century*

Introducción

Juan Bustamante Dueñas (1808-1868) fue un comerciante de lanas de los Andes peruanos y representante liberal de la provincia de Lampa en el congreso y, otros cargos, como prefecto del departamento de Huancavelica, también, fue fundador de la primera sociedad amiga de los indios y denunció en Lima la explotación y los abusos a los que estaban sometidos los indios en el altiplano sur andino y formó parte de una rebelión campesina en Huancané y Azángaro.¹ Nació en Vilque en el altiplano del sur del Perú. Su padre fue un oficial realista Mariano Bustamante y Jiménez, criollo de la ciudad de Arequipa y su madre Agripina Dueñas y Vera, una mestiza, heredera de haciendas ganaderas en Vilque. Recibió una pobre formación, aprendiendo lo básico en una parroquia cerca de su ciudad natal. Su educación secundaria la recibió en Puno, pero no completo estos estudios, ni fue a la universidad, pero lo suplió con su gran inquietud intelectual autodidacta. Desde muy joven aprendió el oficio de la venta de lana que producía la hacienda familiar, administrándolo y mandando transportar aquella mercadería por arrieros a sus destinos finales o ferias regionales. De esta manera, se convirtió en un próspero comerciante. A los 30 años empezó a participar en el gobierno local como oficial, invirtiendo dinero en obras públicas. Bustamante fue elegido diputado del Congreso Nacional de la Provincia de Lampa durante el periodo de 1839 a 1840 de donde salió desanimado porque no lograba que le aprobaran sus propuestas legislativas, y lamentó no haber podido hacer nada durante su gestión para mover al Perú de su letargo e inmovilidad.²

El país estaba inmerso en el Primer Militarismo. En 1839 se desintegró la confederación Perú Boliviana, ahondando el caos político con la presencia de caciques

¹ Nils Jacobsen y Nicanor Domínguez, *Juan Bustamante y los límites del liberalismo en el Altiplano: La rebelión de Huancané (1866-1868)*, Lima: Asociación Servicios Educativos Rurales. SER,(2011):13.

² Nils Jacobsen y Nicanor Domínguez, *ibid.*, 41-46.

militares por doquier. En este contexto, asumió el poder como presidente Agustín Gamarra quien falleció en 1841 y dio paso a un periodo de anarquía con golpes de estado hasta 1845. Se produjeron once cambios de gobierno de 1838 a 1845, violentos, todos ellos.³ Además, el Perú estaba inmerso en una crisis económica por la deuda externa provocada por la independencia de España que le llevó a una paulatina dependencia al imperialismo inglés, y la consecuente ruina de la producción artesanal nacional,⁴ y en lo social aun no integraba al endeble estado, a gran parte de la población, indios y negros. En esta época caracterizaba por crisis de toda índole fue cuando realizó su primer viaje Juan Bustamante. El prácticamente salió huyendo de refriegas internas en el sur para ir a Lima y de ahí salir al exterior.

En este contexto empezó a realizar sus viajes al extranjero por varios años en la década de los cuarenta del siglo XIX cuando aún era un adulto joven de treinta y tres años. Poco a poco, Bustamante fue adquiriendo entre sus contemporáneos la fama de trotamundos, un apasionado por los viajes,⁵ por su “deseo invencible de conocer el mundo”⁶, pues realizó dos largos recorridos por el mundo. Sus viajes eran de bajo costo, ajustado a su escaso presupuesto, tal como afirmó el escritor y viajero Benjamín Vicuña Mackenna⁷. Parece que diseñó un itinerario, pero que solía saltar si podía hacerlo. Seguía rutas populares asequibles a cualquier viajero que con solo comprar el boleto llegaba a su destino. Esta posibilidad de desplazamiento fuese por agua y tierra se lo brindó la revolución en el transporte en el que estaba inmersa la primera mitad del siglo XX. Las rutas resultaron fáciles de seguir por la accesibilidad al transporte fuese con barcos de vapor, ferrocarriles y carruajes. Así, en la década de los cuarenta del siglo XIX se inauguró la navegación a vapor en el Océano Pacífico. Es decir, estos barcos llegaron al Callao a transportar pasajeros y mercaderías.⁸

Bustamante era un hombre que quería ser útil a su sociedad, práctico, progresista, ilustrado, generoso, justo, idealista, humanitario y cristiano que denunció el abuso al que estaban expuestos los indios por parte del Estado, autoridades locales y gamonales, y esta noble acción le costó, finalmente, la vida.⁹ Uno cabe preguntarse en qué medida los viajes

³ Alberto Flores Galindo, “El militarismo y la dominación británica (1835-1845)”, *Obras completas V*, Lima: Sur Casa de Estudios del Socialismo, (1997): 380-381. El ejército estaba fragmentado como el país y seguía a caudillos de estilo político elemental y violento.

⁴ Alberto Flores Galindo, *ibid.*, 388.

⁵ Antonio Raimondi, *El Perú*, Lima, t.1, (1874):163.

⁶ Juan Bustamante, *Viaje al viejo mundo*, 2da edición, Lima: Imprenta de Masias, (1845):1.

⁷ Benjamín Vicuña Mackenna, *Bibliografía Americana: Estudios i Catalogo completo i razonado*, Valparaíso, (1879): 337.

⁸ Emilio Romero, *Historia Económica del Perú*, Lima: Universidad Alas Peruanas y Fondo Editorial Universidad Nacional Mayor de San Marcos, (2016): 329. Después de 1830, se intensificó el movimiento marítimo de cabotaje. En 1838 entraron a El Callao 49 naves y salieron 32. De 1841 a 1860, las entradas de barcos a vapor ascendieron por el Pacífico y por supuesto por el Callao.

⁹ Emilio Vásquez, *La rebelión de Juan Bustamante*, Puno: Universidad Nacional del Altiplano, (1969): 51-65.

que realizó por el mundo acondicionaron posteriormente en su forma de ver y hacer frente la problemática andina en el Perú profundo en la década de los sesenta del siglo XIX. La observación de la explotación del hombre por el hombre en otros lares, le hizo comprender de la necesidad de proteger y defender la humanidad a través de su denuncia. Sin embargo, este estudio es solo una revisión del primer libro de viajes de Bustamante “Viaje al antiguo mundo” para entender el impacto de la coyuntura histórica en Norteamérica y Europa que nuestro viajero visitó a mediados del siglo XIX y en el turismo en aquellos lugares.

El primer viaje la inició el 1 de marzo de 1841 y regresó el 1 de febrero de 1844 y el segundo antes de 1849. Las experiencias de estos viajes fueron vertidas en dos libros principales *Viaje al viejo mundo* y *Apuntes y observaciones civiles, políticas y religiosas con las noticias adquiridas en este segundo viaje a la Europa*. El primer libro fue impreso en dos ediciones. El primero en 1844 y en 1847, y el segundo en 1849.¹⁰ Su estilo era simple y descriptivo, pues escribió lo que vio, lo que le llamó la atención, comparando todo con el Perú, que era su referente, remarcando que no recabó información de antemano de los lugares que visitó.¹¹ Una decisión interesante porque de esta manera no contaminaría de experiencias externas su relato, tergiversando las suyas propias. Su objetivo al escribir estos libros de viajes fue “excitar a la juventud el gusto por los viajes” y trasladar al Perú lo bueno y lo útil de otros lares.¹²

Bustamante no era un letrado, no había tenido una formación académica formal, era prácticamente un autodidacta y eso se visualiza en sus escritos. Sus viajes fueron un complemento primordial en su formación porque le permitió ampliar su visión del mundo, la manera de entender y absolver los problemas y tener una perspectiva global para tomar decisiones y formar criterio y análisis. Desarrolló el sentido de tolerancia y respeto a la diversidad cultural que adquirió al viajar con bajo presupuesto, obligándose a interactuar con la plebe y ser uno más en el contexto geográfico e histórico en el que él, como viajero se encontró.¹³ Todo lo que vio y experimentó lo comparó con el Perú. De su etapa viajera destaca el escrito de su descendiente Juan A. Bustamante *El Viajero Bustamante: Primer viajero sudamericano alrededor del mundo*, Lima, 1956. También es estudiado en su faceta de viajero, por Estuardo Núñez y Jorge Basadre.¹⁴

El humanismo de Bustamante se robusteció en estos viajes porque le permitió comparar la situación social en otros lares, percibiendo y comprobando la desigualdad y explotación sin parangón que generaba entre la mayoría de la población mundial el sistema

¹⁰ Nils Jacobsen y Nicanor Domínguez, *ibid.*, 23-

¹¹ Juan Bustamante, *ibid.*, 1. “Ese viaje emprendido sin el acopio de conocimientos adquiridos de antemano”

¹² Juan Bustamante, *ibid.*, 3.

¹³ Juan Bustamante, *ibid.*, 1.

¹⁴ Nils Jacobsen y Nicanor Domínguez, *ibid.*, 16.

económico imperante, un capitalismo sin control, el sistema colonial y la revolución industrial.

EL VIAJE ALREDEDOR DEL MUNDO DE JUAN BUSTAMANTE

Su pasión fue conocer el mundo, los usos y costumbres de tantos y tan diferentes pueblos, así como sus industrias y sus productos. En el primer viaje de 1841 a 1844 recorrió Panamá, Jamaica, Trinidad, Cuba, Estados Unidos, España, Inglaterra, Italia, Hungría, el Imperio Otomano, Grecia, Siria, Palestina, Egipto, India y China. Específicamente, su recorrido consistió en visitar las ciudades de: Panamá, Kinston, la Habana, Nueva York, Boston, Liverpool, Birmingham, Manchester, Londres, París, Madrid, Roma Nápoles, Viena, Estambul, Atenas, Damasco, Jerusalén, El Cairo, Calcuta, Macao, China, y finalmente Valparaíso.

El contexto histórico en que Bustamante inicia su viaje está enmarcado en el llamado Primer Caudillismo, caracterizado por inseguridad política nacional. Bustamante salió de Arequipa en dirección a Islay, para embarcarse al Callao el 20 de marzo de 1841, en medio de un enfrentamiento entre los caudillos Manuel Ignacio de Vivanco y Ramón Castilla. Un periodo de gran anarquía después del fracaso de la confederación Perú-Boliviana, de escaramuzas entre militares e inestabilidad política.¹⁵ El general Santa Cruz aún tenía partidarios que apoyaban su proyecto, por lo que su presencia era una amenaza para los que ostentaban el poder.

Bustamante viajó a Lima acompañado de un inglés llamado Moens, y el arequipeño Vargas originario de Arequipa, permanecieron en la capital hasta comienzos de mayo. Una ciudad que tenía en aquel entonces casi sesenta mil habitantes y que volvía a recobrar su importancia como capital después de haberlo perdido por Tacna durante el fallido intento de unir Perú y Bolivia. Mas de un mes recorrió el patrimonio colonial limeño como turista, pues no lo había hecho antes, como una antesala a una actividad rutinaria en su subsiguiente vida como viajero. Sin embargo, la capital estaba descuidada con empedrados desgastados y caminos de conexión a su puerto, el Callao, en mal estado. Dos leguas de desigual terreno de tierra, piedra y arena, que eran recorridas por diligencias que no podían evitar los tropicónes, producidos por los baches.¹⁶

LAS IMPRESIONES DE BUSTAMANTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

En su ruta a Estados Unidos, Bustamante, Moens y Vargas desembarcaron en Paita y Panamá, atravesando aquel istmo en arriaje, movilizándose a lomo de mula, y en bote,

¹⁵ Juan Luis Orrego Penagos, "Peru: la joven republica 1825-1850", *Anuario de Historia Regional y de las Fronteras* 9, (1), (2004): 113-136

¹⁶ Juan Bustamante, *ibid.*, 9.

cuando había que atravesar el río Chagres, difícil en la época del año que lo hizo, temporada húmeda. Mas de veinte leguas para llegar al océano Atlántico. Este istmo era uno de los más difíciles y peligrosos para cruzar.¹⁷ Desde el flanco oriental de Panamá enrumbaron y visitaron Cartagena, Jamaica y Cuba donde utilizaron, por primera vez, el ferrocarril y las máquinas de vapor hidráulicas¹⁸. A pesar de ser una isla, Cuba, tenía una prospera agricultura, destacando el tabaco, el café, y la minería, así como una dinámica actividad portuaria y comercial, con más de 1000 navíos aparcados. Una capital cosmopolita con todos los servicios necesarios, pero expuesta a algunas pestes tropicales, como la fiebre amarilla, tifo intertropical o vómito negro.¹⁹ En Cuba permaneció veinte días y quedó impresionado con su capital de 150 mil habitantes, y notó que había muchos esclavos, destinados a las múltiples actividades económicas desarrolladas en la isla. Finalmente, embarcó en la fragata norteamericana “Cristóbal Colón” hacia Estados Unidos, un país que aquel entonces ostentaba 17 millones de habitantes. Este viaje duró once días y desembarcaron en una isla en las inmediaciones de Nueva York para la cuarentena de tres días para evitar el ingreso de enfermedades y pestes, sobre todo de la fiebre amarilla y la colera.²⁰ Tiempo utilizado para el lavado obligatorio de la ropa de los viajeros.²¹

La primera ciudad norteamericana que conoció fue Filadelfia, una ciudad comercial, industrial, ubicada al lado del río Schuylkill. Su característica paisajística era sus calles anchas de tres carriles, el del medio para carruajes y las laterales peatonales, sus áreas verdes tipo alamedas, y su fácil acceso al agua del río a través de ruedas hidráulicas, eficazmente utilizadas en los incendios. Destaca su arquitectura uniforme y edificios emblemáticos como la casa de la moneda, el mercado, el hospicio, el colegio de mármol, el astillero donde construían barcos de fierro de gran calado, la fábrica de gas y, sobre todo, la famosa cárcel radial, Eastern Penitentiary, fundado en 1829, que luego fue replicado en otras partes del mundo.²² La rehabilitación de sus presos consistía en trabajo y soledad.²³

La segunda ciudad que conoció fue Nueva York de 300 mil habitantes. Una ciudad sin paragón con muchísima actividad portuaria e industrial, por el ir y venir de los inmigrantes, sobre todo gente pobre de Inglaterra. Según el viajero, en aquella ciudad descollaba el puerto con miles de barcos, multitud de gente y carruajes, y el frenesí sin

¹⁷ Paula Rivasplata, *ibid.*, 2021, 13. El ferrocarril que lo atravesaría sería inaugurado en 1855

¹⁸ Juan Bustamante, *ibid.*, 11

¹⁹ María Dolores Pérez Murillo, *Aspectos demográficos y sociales de la isla de Cuba en la primera mitad del siglo XIX*, Cádiz: Universidad de Cádiz, (1988):74.

²⁰ Madeline Crisci, *Public health in New York city in the late nineteenth century*, Maryland: National Library of Medicine History of Medicine, Division Bethesda, (1990): 15.

²¹ Juan Bustamante, *ibid.*, 19.

²² Cesar Barros Leal, *La prisión desde una perspectiva histórica y el desafío actual de los derechos humanos de los reclusos*, II, San José: Instituto Interamericano de Derechos Humanos, Comisión de la Unión Europea, (1995): 487.

²³ Juan Bustamante, *ibid.*, 17-18.

igual de la avenida Broadway, destacando la casa consistorial, la banca y la iglesia de la Trinidad. Sin embargo, aquel año de 1841 fue uno de crisis financiera que afectó la economía de Estados Unidos, por lo que no requería tanta mano de obra extranjera como años anteriores. Su economía era fluctuante por el auge económico anterior a 1837 y la especulación desenfrenada en la compra de los nuevos territorios agregados en el oeste y la expansión del crédito y otras causas.²⁴ La crisis del capitalismo de comienzos a mediados del siglo XIX fue evidente y Bustamante fue testigo de ello: “En los Estados-Unidos, en un solo año ascendieron las quiebras a más de cuatro mil, declarándose la bancarrota en muchos millones de pesos: ese país tan emprendedor se hallaba sin crédito; su agricultura en decadencia, y por consiguiente las manufacturas y maquinaria”.²⁵

En aquel entonces, una carretera náutica era el río Hudson por el cual transitaban barcos de vapor de varios pisos que conectaban a varias ciudades, Albany y Troya, y a través de un tren a una zona de esparcimiento popular entre los neoyorquinos de mediados del siglo XIX, Saratoga Springs donde habían balnearios y cultura del baño de aguas minerales y de beber agua, emulando a las de Europa, destinados a mejorar la salud.²⁶ Los hoteles podían ser grandes de hasta seis pisos con un gran número de criados para satisfacer las exigencias de los clientes. La hostelería estaba bastante desarrollada y organizada. Sin embargo, Estados Unidos era un país de contrastes, pues cerca en Lévano había comunidades de cuáqueros con un estilo de vida mucho más primitivo y retrogrado. La tercera ciudad industrial y comercial que visitó fue Boston, capital de Massachussets, ubicada en una península y sobre varias colinas. Aquella ciudad tenía un impresionante mercado, fábricas de papel, sombreros; naipes, loza, tabaco y lona.²⁷

Bustamante recorrió en trece días varias ciudades estadounidenses y las comparó con las del Perú y sintió pena por el retraso en que se encontraba su país de origen, tanto en la gestión de la ciudad, en lo tecnológico en cuanto al uso masivo de la hidráulica y del gas como generadoras de energía y agua y del fierro para la construcción de rieles y maquinarias. Además, Estados Unidos en plena revolución industrial facilitaba la habitabilidad, con edificios que tenían tuberías subterráneas para agua, aseo y distribución de gas. Así mismo, la puntualidad en los negocios, la eficiencia en el trabajo y la rapidez marcaban la diferencia entre Estados Unidos y el resto de los países latinoamericanos.

EUROPA DE 1841 y 1842

²⁴ Luis Pineda Salido. “La crisis financiera de los Estados Unidos y la respuesta regulatoria internacional”, *Revista Aequitas*, 1, (2011):129-214. Los pánicos bancarios caracterizaron la economía estadounidense, siendo su antecedente inmediato la de 1837.

²⁵ Juan Bustamante, *ibid.*, 20.

²⁶ Paula Rivasplata Varillas, “Los Prolegómenos del Turismo Ambiental en los Alpes en 1862, a través de un viajero romántico peruano”, *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)*, 13, (3) (2023): 206-231.

²⁷ Juan Bustamante, *ibid.*, 23.

a) Inglaterra y sus contrastes sociales

A mediados del siglo XIX, los barcos vapor que atravesaban el océano Atlántico se enfrentaban a una ruta de tránsito peligroso con naufragios frecuentes, por las inestabilidades climáticas y presencia de borrascas, tormentas e icebergs. Los primeros barcos en hacerlo eran de madera y hierro e impulsados por el vapor. Sin embargo, la revolución de este sistema de transporte fue rapidísima desde el primero, el *Syrius*, que cruzó el Atlántico en 18 días y 10 horas en 1839,²⁸ mientras que a los buques de vela les tomaba de 22 a 33 días. Era más rápido ir de Nueva York a Liverpool que viceversa, empujados por las corrientes marítimas y eólicas. Estos barcos aun no llevaban hélices.²⁹ La velocidad era muy importante y en 1841, atravesar el Atlántico de América a Inglaterra podía durar 11 días y medio que fue el tiempo que le tomó a nuestro viajero junto con 200 personas, entre pasajeros y tripulación, en un vapor inglés llamado *La Caledonia*. Salieron de Boston el 1 de agosto de 1841 para arribar al cabo de dos días a Halifax, Canadá, donde estaba un puerto preparado para despachar barcos de largas travesías y bastante bien equipado con grandes almacenes de trigo para enviar a los puertos de Liverpool y Falmouth, en Inglaterra. En cada barco no solo trasportaban personas, sino animales y correspondencia a distintos puntos de Europa. Nuestro viajero afrontó una tormenta de tres días cerca a su destino final.

La primera ciudad que llegó fue Liverpool y luego Manchester, Birmingham y Leeds, a través del ferrocarril, inaugurada en 1830.³⁰ Aquellas ciudades eran mineras e industriales de gran actividad portuaria, comercial e industrial. Esto respondía al hecho que Inglaterra estaba inmersa en la revolución industrial, en el que la energía utilizada para funcionar las máquinas eran la hidráulica y la del vapor. El paisaje citadino era de fábricas, almacenes, tiendas y edificios que hacían de vivienda a multitud de gente, hacinada en pisos. El incipiente desarrollo industrial ya había provocado el reemplazo del hombre por la máquina, lo que percibió Bustamante en su recorrido por Inglaterra. A pesar de este desarrollo tecnológico, la pobreza era una característica de Inglaterra, en la ciudad y en el campo, al punto que los pobres recogían paja de animal para calefacción.³¹ De esta manera, le llamó la atención que a pesar del progreso y la revolución industrial boyante en Inglaterra hubiese tanta pobreza, miseria y hambruna. Las diferencias sociales en Inglaterra de la primera mitad del siglo XIX eran bastante acusadas, primando la desigualdad, y la

²⁸ Juan B. Robert, "La evolución del buque en el siglo XIX y su repercusión en la marina militar Española", *Revista de historia naval*, 5, (1985):6.

²⁹ Cecilio Sanz Colmenarejo, *Tecnología constructiva de los buques de pasaje de mediados del siglo XIX*, Escuela técnica superior de Ingenieros Navales, Departamento de arquitectura y construcción navales(2005): 23.

³⁰ Christian Wolmar, *The iron road. An illustrated History of the railroad*, New York: DK Publishing, (2014): 13 y 14.

³¹ Juan Bustamante, *ibid.*, 32.

pobreza no tenía alivio al estar prohibida la mendicidad.³² En aquel entonces, Liverpool destacaba por sus veintisiete diques y minas de carbón de piedra y con fábricas, sobre todo, de elaboración de máquinas de fierro. Asimismo, Manchester era la ciudad especializada en hilados y tejidos de algodón del Reino Unido. Lamentablemente, Bustamante presenció que la mayor parte de los trabajadores de estas fábricas en Manchester eran niños de diez a doce años, como el de Tomas Coates y compañía, en donde “los muchachos y muchachas de diez á doce años componen el mayor número de los operarios de esta casa”.³³

Esta observación coincidía con la conclusión que habían llegado algunos investigadores del uso relativamente extenso del trabajo infantil en las primeras fábricas de algodón en el Reino Unido.³⁴ Sin embargo, Bustamante no hizo ningún comentario al respecto, denotando que el trabajo infantil era rutinario en el mundo que conocía a mediados del siglo XIX.

El uso de los trenes estaba extendido en el Reino Unido en 1841, a tal punto que la conexión de Liverpool a Londres era de diez horas con una parada de media hora en Birmingham para descansar, caminar o comer. Otra ciudad industrial llena de chimeneas que ennegrecían el cielo y contaminaban el entorno, pero Bustamante la observó “hermosa, salubre y bien situada”.³⁵ En aquel entonces aun no estaban conscientes que la Revolución Industrial sería la detonante de cambios drásticos al medio ambiente y al clima. Lo que llama la atención a nuestro viajero era la suma pobreza en la que vivían los trabajadores en ciudades industriales en donde trabajaban todo el día y no tenían lo suficiente ni para alimentarse: “Este primer puerto del mundo, en el que se reciben y exportan riquezas inmensas a todas partes del globo en miles de buques que hay en los diques; pero no por eso están todos ricos: los más son llenos de miseria”³⁶

No entendía esta contradicción y le mortificaba ver tal miseria frente a tanta opulencia. La suma pobreza del pueblo más industrializado del mundo era algo que, también, se percató Sarmiento en su viaje a Europa entre 1845 a 1847.³⁷

³² Esteban Canales Gili, “Industrialización y condiciones de vida en Inglaterra. Notas sobre una larga polémica”. *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, n° 14, (1994):179.

³³ Juan Bustamante, *ibid.*, 29.

³⁴ Douglas A. Galbi, “Child Labor and the Division of Labor in the Early English Cotton Mills”, *Journal of Population Economics* (1997): 375. Garrisi, Diana, “The Victorian press coverage of the 1842 report on child labour. The metamorphosis of images”. *Early Popular Visual Culture*, 15(4),(2017): 442–478.

³⁵ Juan Bustamante, *ibid.*, 30.

³⁶ Juan Bustamante, *ibid.*, 31.

³⁷ Vanni Blengino, “El viaje de Sarmiento a Italia”, en *Domingo Faustino Sarmiento. Viajes por Europa, África y América 1845-1847. Edición crítica*, Javier Fernández (coord.), Madrid: ALLCA XX, (1996):799. La sociedad europea presenta contradicciones cuyos aspectos más negativos se revelan en la miseria de las grandes masas populares.

En 1841, Londres, una metrópoli de dos millones de habitantes, estaba ya iluminada con gas y había mucho dinamismo de transeúntes y de ómnibus o coches de transportes, al punto que era difícil cruzar las calles. Según Bustamante, había 1100 coches de transporte público, 200 plazas, 200 posadas, 400 hosterías y 500 cafés públicos y bastante esparcimiento en la capital.³⁸ El edificio de la compañía británica de las Indias Orientales era majestuoso, una institución independiente de la corona con su propio ejército y administración.

b) El impacto de la Revolución Industrial y de la Restauración borbónica en Francia

El 5 de Noviembre de 1841 partió a Francia. Atravesó el estrecho de la Mancha en once horas en dirección a Boulogne-sur-Mer. La alegría era el signo de distinción del pueblo francés mientras que la meditación el de los ingleses. En París, la ciudad más célebre de aquel entonces, destacaba por su belleza, con calles rectas y anchas y hermosos edificios públicos, grandes jardines, los campos Elíseos, la columna Vendôme con la estatua de Napoleón en su cima, los puentes del Sena y el templo de la Magdalena. Reconoció que el palacio de las Tullerías era hermoso, pero fue destruido en 1870 en la rebelión de la Comuna, pero se mantiene hoy en día su jardín.³⁹ Otros palacios destacables que visitó fueron el Louvre, Luxemburgo, Borbón y el Eliseo, así como iglesias y arcos de triunfo, y divisó de lejos las cúpulas del Panteón y de los Inválidos. Un año antes del arribo de Juan Bustamante a París, los restos de Napoleón fueron repatriados por iniciativa del rey y de su presidente del consejo Adolphe Thiers y colocados en los Inválidos el 15 de diciembre de 1840. Según nuestro viajero, la figura de Napoleón aún vivía omnipresente en el pueblo francés y era muy popular al punto que sus batallas eran representadas asiduamente en el Circo Olímpico. El gobierno empezó el proyecto de construcción de su mausoleo dentro de los inválidos que era utilizado como hospital militar.⁴⁰ Recorrió un museo de arte, de historia natural e incluso un zoológico, la escuela de bellas artes y una fábrica de tapices. Ya se utilizaba el palacio de Louvre, como museo de escultura y pintura.

El entretenimiento no se quedaba de lado con más de diez y ocho teatros y otros tantos de conciertos y casas de baile.⁴¹ En aquel entonces, Francia estaba gobernada por la monarquía liberal del rey Luis Felipe e impactada por la Revolución industrial, por eso las muchas fábricas de todo tipo que presencié y la exhibición de riqueza de la pujante burguesía. Pero, también, destacó las muchas imprentas que existían que acercaban la información a las masas. Los viajeros e inmigrantes eran bien recibidos. Los principales

³⁸ Juan Bustamante, *ibid.*, 34.

³⁹ Manuel Alejandro Espejo Jiménez, *París como destino turístico : atractivos más destacados. Universidad de Jaén*. Tesis de fin de grado. Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas, (2015): 44.

⁴⁰ Juan Bustamante, *ibid.*, 41.

⁴¹ Juan Bustamante, *ibid.*, 41. Domingo Faustino Sarmiento, *ibid.*, 123. “Los bailes son en París establecimientos públicos que se siguen a los teatros, luchando con ellos en magnificencia, alumbrado y gusto. Los bailes públicos.. la sociedad se igualiza, las clases se pierden, la mujer de clase ínfima se pone en contacto con los jóvenes de alta alcurnia,”

extranjeros que emigraban a Francia para quedarse eran estadounidenses y españoles, jóvenes que venían a estudiar y gente con dinero para invertir. Sin embargo, muchos exiliados recibían dinero de parte de la nación francesa, lo que denotaba su gran generosidad, alabada por nuestro viajero.⁴²

En Francia, la autoridad pedía pasaporte a extranjeros y connacionales para desplazarse de París a Burdeos porque así el ciudadano francés demostraba que cumplía con las reglas, no era un perseguido por la justicia y había cumplido con la obligación del servicio militar.⁴³ Por aquellas razones, la revisión del pasaporte podía durar días y tenía un costo. Pasó por Blois, Tours, Chateleraux, Poitiers, Anguleme, San Andres de Cubzac y finalmente Burdeos. La revolución industrial había alterado los paisajes naturales franceses, como el puente de hierro Cubzac sobre el río Dordoña que recién se había estrenado en 1839, por el rey Luis Felipe. El río Garona atravesaba la ciudad de Burdeos, considerada la segunda ciudad en importancia en Francia, y tenía un puerto interior donde navegaban, en aquel entonces, según el escritor, aproximadamente 700 buques de vela, y muchos de vapor.⁴⁴ En la época de Bustamante, Burdeos era una ciudad boyante con dinamismo cultural, comercial e industrial, inmersa en la revolución industrial, aunque había decaído por el impacto del popular puerto del Havre. Resaltó que, la comida y bebida en Francia era mucho más barata y deliciosa que en Inglaterra. Un residente del lugar, Sr. Ecliegaray, le hizo un recorrido por la ciudad, hablando en quechua, pues ambos eran paisanos. De Burdeos pasó a Bayona para dirigirse a Marsella y en el camino conoció a un joven cubano D. Félix Celsis, educado en Francia con quien compartió el viaje por cuatro meses. Llegaron a Biarritz. Pasaron el puente internacional sobre río Bidasoa para llegar a España donde el autor se percató que todo estaba más atrasado en relación a Francia.

c) El impacto de las confrontaciones bélicas e inestabilidades políticas en el territorio español que recorrió Bustamante en 1842

En aquel entonces en España, la Primera Guerra Carlista (1833-1840) había dejado sus huellas en el paisaje vasco y en los cuerpos mutilado de los combatientes, que no recibían ayuda de nadie.⁴⁵ El contexto histórico era la lucha entre liberales borbónicos y conservadores carlistas, dominando los primeros. Durante la regencia de María Cristina (1833-40), con el decreto de la Ley de Desamortización de Mendizábal se pusieron en venta todos los bienes de órdenes religiosas y los de los regulares en 1836.⁴⁶ En todo el

⁴² Juan Bustamante, *ibid.*, 43.

⁴³ Chantal Cramaussel, "El perfil del migrante francés de mediados del siglo XIX", *Memoria de una sensibilidad común; Siglos XIX-XX*. México: Centro de estudios mexicanos y centroamericanos, 2008.

⁴⁴ Juan Bustamante, *ibid.*, 46.

⁴⁵ Julio Albi de la Cuesta, "La Primera Guerra Carlista en el Norte", *Revista de Historia Militar II*, (2022): 15-46

⁴⁶ Antonio Jesús Jiménez Sánchez, "Las consecuencias de la desamortización eclesiástica de bienes urbanos en las ciudades de Ronda y Antequera (Málaga)", *La desamortización: el expolio del patrimonio artístico y*

territorio español destacaba la pobreza de las viviendas y los caminos irregulares que solían transitar los coches en mulas, en vez de caballos.⁴⁷ Las postas estaban más distantes unas de otras en relación a Francia. El primer pueblo español en arribar fue Irún donde las valijas de los pasajeros fueron nuevamente registradas. En aquel pueblo, las diligencias paraban algunas horas para que sus pasajeros comieran y cumplir con los requerimientos que exigían las autoridades. Luego de cruzar los Pirineos, partieron a tierras vascas -Hernani, Astigarraga, Urnieta, Andoáin, Tolosa, Alegría, Villafranca, Zumarraga, Vergara(lugar donde firmaron los carlistas e isabelinos el fin de la Primera Guerra Carlista) y Vitoria. Luego, su diligencia se dirigió a Castilla y León. Pasó por la garganta de Pancorbo, Briviesca, Burgos y finalmente Madrid. Antes de entrar en zona castellana, los burócratas o comisarios revisaron de nuevo los equipajes. Le llamó la atención no solo la pobreza de los pueblos vascongados sino también de Castilla, sobre todo, de la provincia de Guadalajara, Tormes, Lerma, Aranda, Milagros, Honrubia, Cerezuela, Fresnillo, Bocequillas, Castillejo, Guadalajara y Somosierra. La Guerra con Francia y la Primera Guerra Carlista arruinaron el país, las instabilidades políticas y económica desde 1808, el enfrentamiento de los conservadores y liberales por el poder lo empobrecieron aún más. Sus únicas colonias aun en pie fueron Cuba y Filipinas, y la desamortización de los bienes de la Iglesia no fueron suficientes para reflotarla por la corrupción y la malversación.

Bustamante realizó un recorrido concienzudo por la capital de España por dos meses, enero y febrero de 1842, visitando sus múltiples iglesias, palacios, museos, hospitales, colegios, teatros y portadas y fraternizando con algunos americanos, peruanos y cuzqueños, con los que se sintió a gusto, hablando en quechua. Madrid le plugo tanto que si se quedaba más ya no salía de allí.

La capital española era una ciudad populosa de 200 mil habitantes, que reflejaba contraste, lujo, dinamismo, pobreza y turgurización. Nuestro viajero la considero bella, con palacios, que visitó previo permiso, como el Real, Pardo, Retiro, y museos importantes.⁴⁸ La efervescente actividad constructiva después de la muerte de Fernando VII caracterizó a Madrid, también notada por otros viajeros de la época.⁴⁹ El lujo de la corona estaba presente en los paseos diarios de la reina por el Paseo del Prado, seguida de su corte, ocasión, en la que podía lucir sus mejores ropas y se ganaba la admiración del pueblo que apreciaba el boato y el espectáculo.⁵⁰ Los alrededores de la capital eran peligrosos con

cultural de la Iglesia en España : actas del Simposium 6/9, Francisco Javier Campos y Fernández de Sevilla(coords), IX, (2007): 319-334.

⁴⁷ Domingo Faustino Sarmiento, *Ibid.*, 129. Coincide esta observación con Sarmiento, “La diligencia es tirada por ocho pares de mulas puestas de dos en dos, a veces por diez pares”.

⁴⁸ Martin Haverty, *Wanderings in Spain in 1843*, London, T. C. (1844): 64-66.

⁴⁹ Salvador García Castañeda, “El Madrid isabelino de los años cuarenta visto por los ingleses”, *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo Revista Digital del Grupo de Estudios del Siglo XVIII*, Universidad de Cádiz, (2012):186.

⁵⁰ Juan Bustamante, *Ibid.*, 57.

bandoleros, merodeando para asaltar. En esas condiciones visitó el palacio conventual de San Lorenzo del Escorial. Su guía fue un famoso guía de la zona llamado Cornelio que era ciego y aprendió este oficio, escuchando al padre Guadalupe cuando llevaba a turistas de una fonda a visitar el palacio.⁵¹ Del Escorial partió rumbo a Sevilla y en el camino se detuvo en Aranjuez para visitar palacios, admirándose de la Casa del Labrador, luego continuó hacia Valdepeñas y atravesaron Sierra Morena. Zona de difícil tránsito por la orografía montañosa y estos desniveles quebraban ruedas y encabritaban a las mulas. Una zona conocida por ser causante de accidentes mortales porque ponía nerviosos a los cuadrúpedos y a los que los conducían. Pasaron en Andalucía: Carolina, Andújar, Córdoba y Carmona. En Sevilla visitó el Real Alcázar, la catedral, el ayuntamiento, la lonja, donde estaba el Archivo de Indias que podía consultarse, previo permiso, también la fábrica de tabacos, hoy la universidad de Sevilla, la casa arzobispal, la de Pilatos, así como templos, colegios y hospitales. Sevilla era una ciudad que fue cuna de Murillo, Fray Bartolomé de las Casas, Antonio de Ulloa, y a cuyos flancos fluía el río Guadalquivir y su boyante actividad marítima. De Sevilla navegó a Cádiz, cuyo paisaje destacaba por la presencia de muchos barcos y actividad aduanera en donde primaba el contrabando y la coima, permitido por sus autoridades donde exigían dinero a pesar de no portar nada ilegal.⁵² Desde Cádiz usó un barco de vapor y visitó el Puerto de Santa María, y Gibraltar que era un puerto libre muy activo con productos baratos debido al contrabando. Continuó hacia Málaga donde destacó la producción de vinos de buena calidad como Moscatel y Pedro Jiménez, luego pasó por Almería y a duras penas llegó a Cartagena, después de varios intentos por un temporal. Bustamante navegó en un barco de vapor de difícil maniobra ante vientos violentos y mar encabritado que hizo encallarla, pero cables y la fuerza del motor lo remontaron. Llegó a Alicante y a Valencia, celebre por su campiña que la rodeaba, con mucho edificio monumental de diversa época que encerraba como palimpsesto su rico patrimonio histórico. Las muchas guerras que había asumido España habían paralizado su poca actividad portuaria como un arsenal de construcción de barcos, detenido en el tiempo en Cartagena. Sin embargo, Alicante tenía sosa de la barrilla, una planta, que era materia prima para hacer jabón que le permitía hacerse con este mercado tan demandado a nivel nacional e internacional. Producto exclusivo al punto que estaba prohibido bajo pena de muerte sacar la semilla de barrilla de España.⁵³

Quedo impresionado de Barcelona, populosa ciudad y puerto de ciento sesenta mil habitantes, de boyante comercio e industria, no pareciéndose a otra ciudad española.⁵⁴ Bustamante recogió las quejas de los barcelonenses del gobierno español por no protegerlos

⁵¹ Dino Gavinelli y Francisco Romero Sánchez, Francisco. *Intérpretes culturales del siglo XIX: los “guías de turismo” no reconocidos. Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 16, 2, (2018):303.

⁵² Juan Bustamante, *Ibid.*, 65.

⁵³ Juan Bustamante *Ibid.*, 69.

⁵⁴ Juan Bustamante, *Ibid.*, 70.

del contrabando que afectaba la producción de sus fábricas y de trabajar más por conveniencia personal que nacional.

La España de mediados del siglo XIX tenía problemas políticos internos que remecían su estabilidad. En la época que estuvo nuestro viajero acababa de terminar la primera guerra carlista, enfrentamiento entre liberales y monarquistas, marcando su final el convenio de Vergara de 1839, pero estas rebeliones no cesaron del todo. Isabel II reinaba, pero aún era menor de edad y la regencia la había tenido su madre María Cristina de Borbón-Dos Sicilias hasta 1840 y luego el general Baldomero Espartero de 1840 a 1843.⁵⁵ Los Pirineos habían sido escenarios de guerra por la corona de España y era de reciente recuerdo cuando nuestro viajero lo cruzó. Las consecuencias de la guerra en la población eran visibles los mutilados y desarraigados, sin destino ni recursos.⁵⁶

La sociedad española que nuestro viajero fue testigo destacaba por la pobreza que era su sello característico y su retraso con respecto a otros países europeos.⁵⁷ La sociedad española tenía una base demográfica muy amplia de pobreza y un ápice muy corto de privilegiados que absorbían gran parte del erario nacional. La guerra con Francia, las guerras civiles habían arruinado la agricultura, ganadería y la industria, y la pérdida de sus colonias continentales en América se hacía sentir en su economía. Además, España expulsó a muchos de sus ciudadanos durante el reinado de Fernando VII, por razones políticas. Sin embargo, aun recibía entradas de Cuba y Filipinas a mediados del siglo XIX: “De Cuba se mandan á España anualmente 7 millones de pesos, y dos de Filipinas: á pesar de eso, y de las rentas y venta de tanto convento que se ha suprimido, nada ha bastado para sostener los gastos de tantos ejércitos y de tantos empleados y grandes”.⁵⁸

Bustamante se embarcó en otro barco de vapor para dejar España hacia la ciudad de Marsella, la ciudad más antigua de Francia, que tenía una población variopinta y un gran puerto, quizá el más grande de Europa en aquel entonces, con mucho comercio con el norte de África, principalmente Egipto. Sin embargo, notó un puerto sucio que no iba a la par con su desarrollo del saneamiento del momento. Acá fue cuando se separó de su compañero de viaje el cubano Pedro Selcis.⁵⁹

d) Impresiones de Bustamante de su viaje por la Península Itálica y centro Europa

⁵⁵ Alfonso Bullón de Mendoza, “Las Guerras carlistas”, en *Aproximación a la Historia Militar de España*, Ministerio de Defensa, Madrid, (2006): 453–476.

⁵⁶ Juan Bustamante, *Ibid.*, 87.

⁵⁷ Paula Rivasplata Varillas, “El Grand Tour: características de un viaje decimonónico por Europa, según las memorias de un joven peruano en 1859”, *Temas americanistas*, 41, (2018): 271.

⁵⁸ Juan Bustamante, *Ibid.*, 91.

⁵⁹ Juan Bustamante, *Ibid.*, 73.

De Marsella tomó rumbo a Nápoles en una vapor que trascurrió por distintos lugares, como Mónaco, Niza, teniendo como marco los Alpes. El 10 de marzo de 1842 llegó a Génova primera ciudad italiana que fue agregada a los Estados del Rey de Cerdeña por el congreso de Viena de 1814. Recorrió algunos de sus palacios y otros sitios emblemáticos, para pasar al puerto toscano de Liorna, y a Pisa donde quedo embelesado con su arquitectura gótica y renacentista. Desde el vapor divisaron las islas de Córcega y Elba, e hizo escala en Cita Vechia, que en aquel entonces era el puerto de los Estados del Papa, donde muchos bajaban para ir a Roma que fue lo que hizo Bustamante. Difícil y caro era ir a Roma por los diferentes pagos a realizar, pero esta ciudad tan importante lo merecía. También, la salida era tediosa, pues los funcionarios revisaban varias veces el pasaporte y el equipaje.

El patrimonio monumental romano era increíble en el siglo XIX y el panteón era, según este viajero, el edificio más conservado de la época romana. Bustamante permaneció un mes, visitando Roma y el Vaticano. Pasó allí la Semana Santa, época donde congregaban muchos visitantes y fue testigo de aquello. Las misas en el vaticano eran impresionantes por la liturgia, la música, los cantantes, como el miserere cantado por los castrati o los cantos gregorianos más antiguos, los kiries.⁶⁰ Un personaje popular fue el cardenal Mesofante que tenía el don de lenguas y se comunicaba en quechua y otros idiomas. También, visitó Tivoli. Una queja: la ciudad estaba llena de pillos que querían sacar dinero de los viajeros por cualquier motivo y era muy notorio en la Roma de aquel entonces. Cualquiera podía ofrecerse de guía y si se le permitía reclamaba cada uno al final un pago. Una actitud típica en toda ciudad llena de ruinas, como Roma o Egipto.

En el Reino de Nápoles visitó Capua, el palacio del rey en Caserta y la populosa ciudad de Nápoles. En esta última ciudad destacó el palacio real frente a una plaza ovalada y la prolongada calle de Toledo. Entre las maravillas del arte estaban las esculturas de la capilla de San Severo por sus famosas esculturas donde está el actualmente conocido como “el Cristo velado”. Algunos de los restos materiales de la ciudades de Pompeya y Herculano eran exhibidos en el museo de la ciudad, como una colección de estatuas de bronce, una biblioteca petrificada, pinturas arrancadas de las ciudades mencionadas, mosaicos y otros objetos. Muchos viajeros subían al Vesubio y Bastamente no fue la excepción.⁶¹ Menciona dos grutas excepcionales una por su belleza, llamada Azul en la isla de Capri, y otra por misteriosa, la gruta del Perro, sobre la cual estaba la ciudad antigua de Pusilipo. Una queja de esta ciudad fue su inseguridad por sus ladrones y carteristas. Nápoles tenía un extenso patrimonio monumental que, en aquel entonces estaba a la intemperie y aun no era trasladado a museos, como en Puzzuoli. Regresó a Roma y volvió a apreciar el vaticano, sin

⁶⁰ Juan Bustamante, Ibid., 80

⁶¹ Juan Bustamante, Ibid., 84.

tumultos lejos del zarandeo que acarreaba la Semana Santa u otra festividad religiosa y fue testigo de unos festejos de luces y juegos artificiales en el castillo de San Ángelo.⁶²

Visitó Viterbo y Siena. En esta última ciudad visitó su catedral, el templo de Santa Catalina, y la casa consistorial. Una característica de la Toscana era la alegría de su gente, canturreando mientras realizaban sus actividades. Describió costumbres de algunos pueblos toscanos, como San Luis, previo a su paso hacia Florencia donde le recibió la aduana y registró el equipaje. Admiró su catedral y el palacio Pitti. Bustamante tuvo problemas para salir de Florencia porque debió haber salido tres días antes. Una vez solucionado el problema, atravesó los montes Apeninos para llegar a Boloña que destacaba por sus torres, portales o pórticos y continuó rumbo a Ferrara.

Viajar por Italia fue complicado porque estaba dividido en varios estados y cada uno exigía el pasaporte, revisión de la valija y el pago de impuestos. El más exigente de todos, los Estados Papales, sus comisarios estaban exigiendo constantemente dinero por diferentes razones. Sin embargo, el patrimonio histórico de la península itálica era apabullante y esto compensaba todo sacrificio monetario por apreciarlo. De todas las regiones itálicas que visitó la más prospera fue la Toscana donde su gente transmitía alegría y solaz.

Los austriacos ocuparon parte del norte de la península Ibérica por lo que al atravesar el río Po el registro del pasaporte fue realizado por esta nación. Igual sucedió en Mestre. Las ciudades más importantes que conoció en el norte de la Península itálica fueron Padua y Venecia. La fastuosidad de la última ciudad europea que conoció el mes de mayo de 1842 lo dejó impresionado, con edificios de mármol decorados lujosamente. Los venecianos llevaban mal el férreo yugo austriaco, controlando, también, a los extranjeros. Así y todo, la ciudad continuaba con sus tradiciones, como carrera de góndolas y procesiones religiosas que congregaban a sus treinta parroquias, precedido por el gobernador austriaco, su ejército y la nobleza de la ciudad. Otro ejemplo, la plaza de San Marcos con sus icónicos cafés en el exterior de los establecimientos y los músicos que entretenían a los clientes, tal cual ocurre hoy en día. El último día de su estadía en Venecia, el 31 de mayo de 1842, se celebró el cumpleaños del emperador alemán con descarga de artillería y fusilería con escasa presencia de venecianos. Prueba que no aceptaban aquella situación. Dejó Venecia en el vapor María Teresa para dirigirse a Trieste que también pertenecía al Imperio Austro Húngaro y sus autoridades lo remarcaban diariamente, tocando música marcial en el medio de la plaza principal, lo que gustaba mucho a la población, al concurrir con sus mejores galas. En Trieste, se reunió con tres argentinos y un peruano para iniciar un paseo por una de las grutas más grandes del mundo, Adelsberg, y a la mina de azogue de Idrija. Ambos sitios ubicados hoy en Eslovenia. Por un estipendio, un guía les hizo entrar al interior de la mina y les enseñó el procedimiento del sacado del mineral y salieron del lugar a través de

⁶² Juan Bustamante, *Ibid.*, 88-91.

un ascensor, accionado con poleas y cuerdas. Después se dirigieron a Gorizia donde asistieron a un baile popular.

Se dirigió a Laibach (Liubliana) y Graz donde visitó su catedral donde esta mausoleo del Emperador Fernando II y el museo de antigüedades. En Viena destacó su hermosa catedral de San Estefano, el tesoro expuesto, el depósito de armas, museo de pintura con treinta y seis salas de exhibición, museo de armaduras, bibliotecas, carruajes y el mausoleo real. A extramuros de Viena estaban los parques y paseos públicos. En el corazón del Imperio Austro Húngaro, Bustamante reconoció una paz y seguridad difícilmente sentida en otras partes del mundo que recorrido. Y para su sorpresa correspondía a un lugar donde reinaba el absolutismo y el Antiguo Régimen aún. Por el Danubio, se dirigió a Presburgo, y a las ciudades de Pesth y Buda y Belgrado, Orsova, en aquel entonces todas pertenecientes a Hungría. Ingresó al principado de Valaquia y al principado de Bulgaria.

AÑORANZAS Y COMPARACIONES

Bustamante no fue un enviado del gobierno peruano ni un comerciante sino que viajó solo para conocer mundo; “Como solo tenía el destino el viajar, era tenido por un capitalista, y por otros por embajador de mi gobierno... bajo este concepto he sido distinguido aun por los mandatarios, que con curiosidad deseaban conocer a un peruano que viajaba”.⁶³ Viajar por el solo hecho de hacerlo era raro en un mundo en que generalmente lo hacían por motivos laborales o comerciales. Era una rareza hacerlo para conocer o por ocio.

Dos años duró esta parte del viaje de alrededor del mundo que Juan Bustamante emprendió en el que era consciente que fue posible realizarlo por el desarrollo de la tecnología, como los barcos de vapor, los trenes, el telégrafo y el uso, sobre todo de, una práctica antigua entre la clase media alta acomodada y los funcionarios de gobierno que eran las cartas de recomendación

Bustamante encontró similitudes geomorfológicas y en la construcción de sus casas entre Capua y Lima. Reclama más paseos públicos en la ciudades del Perú, pero:

“por la indiferencia con que los mandatarios las miran, como si nada aportara un paseo público, cuando se ve que en las naciones cultas estimula a los habitantes al trabajo, a la decencia, buenas maneras, y aun más, para el culto, porque adonde no hay paseos públicos solamente los objetos religiosos sirven de distracción, como sucede desgraciadamente en los países católicos”.⁶⁴

⁶³ Juan Bustamante, Ibid., 228.

⁶⁴ Juan Bustamante, Ibid., 76.

Sobre el palacio Pitti en Florencia indica que “solo en el Cuzco hay algunos trozos de arquitectura gentílica tan sorprendentes”.⁶⁵ Refiriéndose a la arquitectura Inca. Asimismo, la música triste del principado de Bulgaria le recordaba al Perú.⁶⁶

Las ciudades norteamericanas estaban equipadas con las innovaciones que trajo la revolución industrial, como la ciudad de Filadelfia y Bustamante se interrogaba cuando el Perú entraría en aquella etapa. Si bien Europa y Norteamérica se caracterizaba por la facilidad de movilizarse regional e internacionalmente, de un lado a otro, a través de los barcos de vapor y el tren, la explotación de los trabajadores era evidente en las fábricas, llevando una vida alarmantemente miserable en los barrios más pobres de la ciudad. Le llamó la atención la riqueza alimentaria del Perú con la pobreza extrema de lugares desarrollados ingleses, como Liverpool. Percibió en sus viajes que la mayoría de la población mundial era pobre y solo una ínfima parte vivía en óptimas condiciones.

España le pareció más pobre y atrasada a Francia. Sin embargo, la salud pública de algunas de ciudades galas, como Marsella distaba de ser sana. Pero, alabó a Madrid y su gente y recomendó al Perú, establecer estrechos lazos comercial con España.⁶⁷

Este viaje permitió a Bustamante notar que la diversidad era la característica principal del Perú, social, biológica, climática y geográficamente :“No hay nación que reúna en sí, como el Perú, una extensión de costa con puertos magníficos, tantos valles, ríos, minerales de toda clase, temperamentos sanos y producciones tan variadas en vegetales”.⁶⁸ Sin embargo, reconoció que un lugar idóneo para vivir era la toscana “pero pudieron más en mí los efectos de mi patria, los amigos de mi niñez, y (...) dones de mi país natal”.⁶⁹

Gastos realizados por Juan Bustamante en su viaje a Estados Unidos de Norteamérica y Europa en 1841 y 1842 (en pesos)	
Al Callao desde Islay en la fragata inglesa Perla	34
A Panamá, en la Delmira, tocando en Paita	120
A Chagres, atravesando el istmo por tierra y el río en canoa	18
A Jamaica, tocando en Cartagena en un paquete inglés	83
A Trinidad de Cuba en la goleta Tres amigos	38
A Botabano, tocando en Cienfuegos en el vapor Cisne	29
A la Habana, atravesando el istmo en coche y ferrocarril	9

⁶⁵ Juan Bustamante, Ibid., 94.

⁶⁶ Juan Bustamante, Ibid., 120.

⁶⁷ Nils Jacobsen y Nicanor Domínguez, ibid., 48.

⁶⁸ Juan Bustamante, Ibid., 95.

⁶⁹ Juan Bustamante, Ibid., 95.

A New York en la fragata Cristóbal Colon	85
A Liverpool, tocando en Boston y Halifax, vapor Caledonia	135
A Londres, tocando Birmingham en ferrocarril	13.6
A Paris, en vapor y en coche	6.4
A Burdeos en coche de caballos	18
A bayona en coche de caballos	5.6
A Madrid en coche de caballos	18
A Sevilla en coche de caballos	24
	3.4
A Cádiz por el Guadalquivir en vapor	
A Génova, tocando en Gibraltar, Málaga, Cartagena, Alicante, Almería, Valencia, Barcelona y Marsella, cambiando tres vapores	87
A Civitavechia, puerto del Estado Papal, tocando en Liorna, en vapor	32
A roma en coche de caballos	2.4
A Nápoles, en diligencia	10
A Roma, regreso	10
A Venecia, tocando en Boloña y Padua	11
A Trieste en vapor austriaco, atravesando el Adriático	4
A Viena, capital de Alemania, en diligencia, tocando en varias ciudades	18.4
Total de gastos del viaje por Norteamérica (1841-1842)	814.5

INSTRUMENTOS QUE FACILITARON EL VIAJE DE JUAN BUSTAMANTE POR NORTEAMÉRICA Y EUROPA

a) Las cartas de recomendación

Las cartas de recomendación daban acceso a los que los poseían a acceder a través de sus destinatarios a todo tipo de ayuda, desde recorridos guiados a zonas emblemáticas de las ciudades que visitaba, a acceso a la vida social y política del destinatario. Llevaba cartas de recomendación desde el Perú y otras las fue adquiriendo en el camino a través de los mismos destinatarios y conocidos que conoció durante el viaje. Una de aquellas cartas fue utilizada en Madrid dirigida al Presidente del Consejo de Ministros de España Antonio González que le permitió asistir a ceremonias oficiales con presencia de la reina Isabel II y el parlamento.⁷⁰ Otra utilizó en Sevilla dirigida al capitán general de Andalucía José Manuel de Carratalá Martínez y para su esposa Doña Ana Gorastiaga, argentina. Estas cartas eran muy necesarias porque facilitaban la estadía en un lugar, teniendo acceso a la vida social o la que los anfitriones quisieran ofrecer, como permitirles la entrada a grupos selectos de personas para entablar relaciones sociales o de negocios. Por ejemplo, pudo

⁷⁰ Juan Bustamante, Ibid., 90.

conocer la fortaleza y muralla del Gibraltar o el Gran Peñón, que pertenecía a Inglaterra desde 1704, con recomendación y por intermedio de un fiador.⁷¹ Asimismo, en Sevilla, le proporcionaron un ayudante para que le sirviese de guía de la ciudad.⁷² En Cuba, su gobernador el general Jerónimo Valdés y Sierra le recomendó a los Señores Aguirre y Solarte, una familia de prósperos comerciantes, banqueros y políticos españoles.⁷³

En Trieste utilizó una carta de recomendación dirigida a una condesa para que les presentara a Bustamante y sus ocasionales amigos latinoamericanos al duque de Angulema Luis XIX, hijo de Carlos X. de Francia.⁷⁴ Se trataba de Luis Antonio de Borbón que estaba exiliado en el Imperio Austro Húngaro después de su renuncia al trono francés tras la revolución en Francia de 1830, en favor de su sobrino el duque de Burdeos, Enrique de Artois. Se casó con la hija de los reyes franceses Luis XVI y María Antonieta, María Teresa Carlota.⁷⁵ Este es un ejemplo de cómo estas cartas permitían acceder fácilmente a los objetivos más difíciles, tomando muy en serio el cumplir con sus requerimientos. Sin embargo, “el resultado fue, que por el apuro de los compañeros, y el atolondramiento del limeño, no visitamos al Duque; dejaríamos sentida a la señora que nos dio tantas satisfacciones, y se nos tacharía de impolíticos, especialmente por el que nos recomendó”.⁷⁶ Las cartas de recomendación era un medio de abrir socialmente a la gente que no se conocía solo por la palabra de la persona que lo recomendaba. Una muestra de respeto y deferencia a aquella persona por ambas partes. En este caso no lo entendieron así los latinoamericanos que acompañaron a Bustamante y representó una ofensa su no cumplimiento, para la persona que recibía el encargo como el que lo pedía. Dos años más tarde de esta anécdota, el duque de Angulema el que dirigió al ejército de los Cien mil hijos de San Luis, para liberar al rey Fernando VII de los liberales y restablecer la monarquía absoluta en 1823, fallecería en Gorizia.

A donde fuere, Juan Bustamante buscaba latinoamericanos y peruanos a través de los contactos que llevaba. Por ejemplo, en la ciudad de Burdeos, la familia Echegaray le mostró aquella ciudad e incluso conversó en quechua, pues eran paisanos. Mas tarde, se reencontraron en la Semana Santa en Roma y juntos besaron los pies del Papa en una audiencia privada. El Papa Gregorio XVI les concedió indulgencias hasta la tercera generación. Estas audiencias eran pagadas. También realizaron una visita al Vesubio,

⁷¹ Juan Bustamante, Ibid., 67.

⁷² Juan Bustamante, Ibid., 62.

⁷³ Juan Bustamante, Ibid., 12.

⁷⁴ Juan Bustamante, Ibid., 112.

⁷⁵ José Ramón Barroso Rosendo, “La rendición de Cádiz y el fin del Trienio liberal: Correspondencia entre el Duque de Angulema y Cayetano Valdés (1823)”, *El documento destacado*, Cádiz, Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía, 9-10, (2023): 8

⁷⁶ Juan Bustamante, Ibid., 113.

Pompeya y Herculano.⁷⁷ Asimismo, encontró en Liverpool a dos paisanos Diego Porres y su hijo, arequipeños avecindados allí, con los que entablo amistad.⁷⁸

b) Transporte

El transporte en Francia a través de diligencias y trenes facilitaba la movilidad por su territorio. Las postas estaban cercanas y había puentes nuevos de hierro. Todo lo cual era producto de la revolución industrial que remeció el transporte. En tanto que viajar por España resultaba difícil a mediados del siglo XIX, por los malos caminos, las incómodas diligencias y por los ladrones. Todo esto hacía que según el autor España no fuese muy visitada por los extranjeros.⁷⁹ En 1842, Bustamante visitó España en una época convulsa de su historia cuando los bandoleros atracaban a los viajeros entre los caminos de las grandes ciudades, pero, no le tocó ser testigo de aquello. En aquel entonces, el bandolerismo era un rasgo frecuente en algunas zonas del territorio español.⁸⁰ Mas tarde, la Guardia Civil creada en 1844 controló la inseguridad en los caminos.⁸¹ En España, Bustamante usaba diligencias y ocupaba la parte exterior de la llamada berlina donde el pasajero podía percatarse del mal estado de los caminos que en algunas partes eran más peligrosos que en otras: “Los que van en los asientos del interior no tienen esos sustos, pero yo que siempre iba en la berlina por verlo todo y disfrutar del campo, sufría tanto que mis sustos eran continuos y a cada momento veía el peligro ante mis ojos”⁸².

El relieve español era tan ondulado que las ruedas de las carretas constantemente se rompían y las mulas resbalaban al descender. Los conductores que conducían estas diligencias ejecutaban un trabajo muy exigente físicamente, blasfemando continuamente. Los postillones iban adelante guiando el camino a la berlina y el carruaje paraba en las postas donde había lugares para comer y descansar. En su ímpetu y curiosidad, Bustamante utilizaba parte de este tiempo en que los coches paraban para descansar para iniciar una caminata de dos o tres leguas.⁸³ Caminar algo para conocer, alcanzando al coche en el camino, arriesgándose a perderlo si se demoraba o si equivocaba de ruta o tenía algún traspiés.

⁷⁷ Juan Bustamante, *Ibid.*, 47, 81 y 87.

⁷⁸ Juan Bustamante, *Ibid.*, 28.

⁷⁹ Juan Bustamante, *Ibid.*, 64.

⁸⁰ Marina Torres Arce, “Barones, bandidos y rebeldes en la Sicilia española”, *Mundo Agrario*, vol. 14, núm. 27, Universidad Nacional de La Plata La Plata, Argentina, (2013): 9-

⁸¹ Jesusa Vega, “Viajar a España en la primera mitad del siglo XIX: Una aventura lejos de la civilización”. *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, LIX, 2 (2004): 113.

⁸² Juan Bustamante, *Ibid.*, 61.

⁸³ Juan Bustamante, *Ibid.*, 98.

En Italia, no había mucho progreso en el transporte por la falta de unidad territorial. Destacaban las aduanas internas. Los coches atravesaban el río Po en barca sujeta con un cable larguísimo que está asegurado hacia el medio del río.⁸⁴

c) Los barcos de vapor

Transporte marítimo a vapor facilitó el transporte el turismo en la primera mitad del siglo XIX porque era más rápido que el de vela, y podía ir contra el viento por su fuerza. En España, Bustamante recorrió la costa de Andalucía en barco de vapor desde Cádiz. Esta embarcación se desplazaba de noche y calaba en el día para permitir a la gente desembarcar y conocer la ciudad: “En todos estos puntos paran los vapores todo el día, y se navega de noche”.⁸⁵ Por ejemplo el barco permaneció doce horas en Gibraltar tiempo suficiente para dar un paseo por aquella ciudad.

En Barcelona, Marsella y Venecia tomó diferentes barcos de vapor, atravesando los mares Tirreno y Adriático. Y, otro en el río Danubio de Viena a Presburgo, hoy llamado Bratislava.

d) Medio de pago y guías

Según León Harris: “La libranza era un instrumento financiero empleado para transferir dinero. Es decir, una persona emitía una carta a otra que estaba en otra ciudad por la que autorizaba a pagar una suma de dinero al receptor”,⁸⁶ Este medio de pago tomaba un tiempo para que se confirmara por lo que el viajero tenía que permanecer en un lugar hasta que el proceso terminara.

Bustamante recurrió a guías en algunas ciudades cuando tenía solo horas para visitarlas. Otros fueron proporcionados por sus anfitriones cuando permanecía por más tiempo en un lugar. Algunos de estos guías podían recurrir a métodos crueles para ejemplificar la característica de un lugar. En Nápoles, en la gruta del perro, un gas tóxico se concentraba a nivel del piso que asfixiaba a los animales. Algunos guías llegaban a sacrificar a uno de estos animales para demostrarlo.⁸⁷

Conclusiones

Cabe preguntarse en qué medida sus experiencias viajeras hicieron de Juan Bustamante un individuo cosmopolita, con una visión más amplia de la realidad para comprender el devenir de la humanidad. Evidentemente, esta experiencia viajera marcó su vida, pues observó el impacto implacable de los acontecimientos sociales, políticos,

⁸⁴ Juan Bustamante, Ibid., 98.

⁸⁵ Juan Bustamante, Ibid., 70.

⁸⁶ Leo Harris, “Las libranzas en la América colonial española”, *Real Academia Hispánica De Filatelia*, X, n°13, (2009): 32.

⁸⁷ Juan Bustamante, Ibid., 88.

tecnológicos en la sociedad decimonónica norteamericana y europea que rompieron inercias y esquemas anquilosados en el tiempo. Paulatinamente, tal cual un péndulo, la sociedad fue reorganizándose a sí misma, después de tantos devaneos, en un nuevo sistema complejo. Múltiples variables convergieron para hacer del siglo diecinueve el despertar a una realidad, en el que destacó la concienciación de la justicia social, la globalización de la información y el impacto de la revolución industrial en la vida cotidiana. De esta manera, esta nueva realidad emergente y contemporánea descansaba en el desarrollo de la industria, la ciencia y la tecnología, que llegó a distintas partes del mundo, trayendo consigo aspectos positivos y negativos.

Indudablemente, los acontecimientos sociales, económicos y políticos coyunturales y estructurales afectaron directamente la vida de las personas. Bustamante lo observó entre las poblaciones que visitó. Los Estados Unidos de Norteamérica en 1840 pasaba por una de las tantas crisis del capitalismo del siglo XIX y los migrantes tuvieron más problemas para ingresar e integrarse laboralmente en aquel país. Sin embargo, las personas disfrutaban de la facilidad de desplazar largas distancias a través de los trenes y barcos de vapor, como una de las consecuencias de la revolución en el transporte. Asimismo, su arquitectura y urbanismo descollaron, como la famosa cárcel modelo de Filadelfia que se replicó al resto del mundo occidental. Pero, así, también, era una sociedad más polarizada económicamente, orientada a la explotación al trabajador y el sistema legal no iba a la par. De ahí los abusos generados a los más vulnerables, por un capitalismo sin control ni freno.

En el periodo de 1841 a 1842, Bustamante, visitó algunas ciudades de Inglaterra, Francia, España, Italia y de la actual Alemania y Austria, en aquel entonces, el Imperio Austro Húngaro. En Inglaterra y España le impresionó la pobreza en la que vivía el pueblo, producido por causas diferentes. La de Inglaterra era proveniente de la revolución industrial y el impacto que generó entre los trabajadores, la falta de una firme legislación que les amparase y por la endeble sanidad en las partes pobres de la ciudad. En España, la pobreza devenía de una serie de conflictos bélicos que arrastraba desde la invasión francesa en 1808, las oscilaciones políticas extremas y el ineficaz manejo de la economía. Si bien es cierto ambas pobreza eran estructurales, arrastradas en el tiempo, pero profundizadas por los acontecimientos históricos recientes

En el caso español, no se había producido aún ninguna revolución industrial y la gente dependía de actividades básicas como la agricultura, la ganadería, y el comercio interno en donde predominaba el contrabando. No había control en la piratería ni en el bandolerismo que campaban en los caminos que conectaban las grandes ciudades como Madrid o Sevilla. En tanto, Francia había entrado en una etapa de restauración borbónica que después de tantas guerras y revoluciones trajo consigo una paz impuesta por los vencedores. Este contexto propició el desarrollo de los transportes que alteró el paisaje galo, pues se construyeron puentes de hierro y se ampliaron y mejoraron caminos. Bustamante notó una

Francia más moderna con una población más tranquila y receptiva con los viajeros, sobre todo, en París. La sociedad francesa generó ingresos a través de los impuestos que permitió al gobierno no solo invertir en obras públicas sino recibir y mantener a cuanto asilado político estuviera en su patria.

Por otro lado, Bustamante descubrió una Italia fragmentada por muchas aduanas internas y un ambiente tensionado por la desestructuración política de su territorio y por la ocupación del norte de la península por el imperio Austro Húngaro. En fin, la población estaba descontenta con la situación en la que vivía, con beligerancias y sublevaciones en sus diversos gobiernos de turno. Todo esto se reflejaba en los paisajes citadinos, como en Venecia donde Bustamante comprobó que el Imperio Austro Húngaro la sofocaba y se observaba por lo descuidado y esquilmado que estaba su patrimonio histórico monumental. Así y todo, la cultura desarrollada en la Península Itálica a lo largo de su historia era apabullante y sofocó cualquier queja que Bustamante encontrara. En tanto, Viena se destacaba por ser una sociedad que dependía de su ejército para reprimir a las diferentes naciones que conformaban el Imperio Austro-Húngaro.

Bustamante pudo hacer este viaje gracias a la revolución de los transportes en el mundo. Es más, fue uno de los primeros latinoamericanos que escribió y compartió esta experiencia. La compañía de barcos de vapor recién se había inaugurado y tomó uno en el Callao que venía de Valparaíso, que le permitió iniciar su viaje, unas veces acompañado y las más, solo. También, le facilitaron este viaje las cartas de recomendación que llevó y los que recolectó de sus anfitriones que no solo le ayudaron a conocer el lugar donde estaba sino le abrieron las puertas de la vida social burguesa y le brindaron todas las facilidades para que su estancia fuese lo más agradable posible.

Europa era en aquel entonces el centro de la cultura universal de donde salían todas las referencias políticas y económicas a seguir. Admiraba los avances tecnológicos, el nuevo urbanismo más amplio y con áreas verdes, el derribo de las murallas medievales, el desarrollo de la salud pública y la revolución industrial europea. Sin embargo, percibió la otra cara de la moneda, la pobreza extrema de los trabajadores, a tal punto que precisamente de estos países industriales y modernos migraban a otros lares donde encontrar nuevas oportunidades para mejorar su calidad de vida, la explotación en las fábricas donde trabajaban mayoritariamente niños y niñas, las malas condiciones de trabajo en minas y fábricas, la sustitución de máquinas por trabajadores. Bustamante entendió que la pobreza estaba presente hasta en países considerados ricos y la explotación de los pobres era generalizada por un puñado de personas que tenían el poder económico y político, y aquel abuso era peor que en el Perú donde al menos los pobres tenían que comer. Criticó el progreso europeo que conducida a grandes desigualdades sociales.

Bibliografía

- Albi de la Cuesta, Julio, “La Primera Guerra Carlista en el Norte”, *Revista de Historia Militar II*, (2022): 15-46.
- Barros Leal, Cesar, *La prisión desde una perspectiva histórica y el desafío actual de los derechos humanos de los reclusos*, II, San José: Instituto Interamericano de Derechos Humanos, Comisión de la Unión Europea, (1995): 485-496.
- Barroso Rosendo, José Ramón, “La rendición de Cádiz y el fin del Trienio liberal: Correspondencia entre el Duque de Angulema y Cayetano Valdés (1823)”, *El documento destacado*, Cádiz: Consejería Turismo, Cultura y Deporte. Junta de Andalucía, n°9-10, (2023):1-24.
- Blengino, Vanni, “El viaje de Sarmiento a Italia”, *Domingo Faustino Sarmiento. Viajes por Europa, África y América 1845-1847, Edición crítica*, Javier Fernández (coord.), Madrid: ALLCA XX, (1996): 791-828.
- Bullón de Mendoza, Alfonso, “Las Guerras carlistas”, *Aproximación a la Historia Militar de España*, Madrid: Ministerio de Defensa, (2006): 453-476.
- Bustamante, Juan, *Viaje al antiguo mundo*, Lima: Imprenta de Masias, 2da edición, 1845.
- Canales Gili, Esteban. “Industrialización y condiciones de vida en Inglaterra. Notas sobre una larga polémica”, *Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea*, 14, (1994):171-196.
- Cramaussel, Chantal, “El perfil del migrante francés de mediados del siglo XIX”, *Memoria de una sensibilidad común; Siglos XIX-XX*, México: Centro de estudios mexicanos y centroamericanos, 2008.
- Crisci, Madeline, *Public health in New York city in the late nineteenth century*, Maryland: National Library of Medicine History of Medicine Division Bethesda, 1990.
- Espejo Jiménez, Manuel Alejandro, *París como destino turístico : atractivos más destacados*, Universidad de Jaén. Tesis de fin de grado. Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas, 2015.
- Flores Galindo, Alberto, “El militarismo y la dominación británica (1835-1845)”, *Obras completas V*, Lima: Sur Casa de Estudios del Socialismo, (1997): 377-389
- Galbi, Douglas, “Child Labor and the Division of Labor in the Early English Cotton Mills”, *Journal of Population Economics* (1997): 357-375.
- García Castañeda, Salvador, “El Madrid isabelino de los años cuarenta visto por los ingleses”, *Cuadernos de Ilustración y Romanticismo Revista Digital del Grupo de Estudios del Siglo XVIII* Universidad de Cádiz, 2012.
- Garrisi, Diana, “The Victorian press coverage of the 1842 report on child labour. The metamorphosis of images”, *Early Popular Visual Culture*, 15(4), (2017): 442-478.
- Gavinelli, Dino y Romero Sánchez, Francisco, “Intérpretes culturales del siglo XIX: los “guías de turismo” no reconocidos”, *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, Vol. 16, 2, (2018): 297-307.

- Jiménez Sánchez, Antonio Jesús, “Las consecuencias de la desamortización eclesiástica de bienes urbanos en las ciudades de Ronda y Antequera (Málaga)”, *La desamortización: el expolio del patrimonio artístico y cultural de la Iglesia en España: actas del Simposium 6/9*, Francisco Javier Campos y Fernández de Sevilla(coords.), IX, (2007): 319-334.
- Haverty, Martin, *Wanderings in Spain in 1843*, London, T. C, 1844.
- Harris, Leo, “Las libranzas en la América colonial española”, *Real Academia Hispánica De Filatelia*, X, (13), (2009):31-36.
- Pérez Murillo, María Dolores, *Aspectos demográficos y sociales de la isla de cuba en la primera mitad del siglo XIX*, Cádiz: Universidad de Cádiz, 1988.
- Pineda Salido, Luis, “La crisis financiera de los Estados Unidos y la respuesta regulatoria internacional”, *Revista Aequitas*, 1, (2011): 129-214.
- Rivasplata Varilla, Paula Ermila, “El dinámico desplazamiento de pasajeros entre el flanco occidental y oriental de américa a través de la mirada de los viajeros románticos decimonónicos entre 1848 a 1865. ruta: Callao a Nueva York”, *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 27, (2021):1-31.
- Rivasplata Varillas, Paula Ermila, “El Grand Tour: características de un viaje decimonónico por Europa, según las memorias de un joven peruano en 1859”, *Temas americanistas*, 41, (2018):257-283.
- Rivasplata Varillas, Paula Ermila, “Los Prolegómenos del Turismo Ambiental en los Alpes en 1862, a través de un viajero romántico peruano”, *Historia Ambiental Latinoamericana y Caribeña (HALAC)*, 13, (3),(2023): 206-231.
- Robert, Juan, “La evolución del buque en el siglo XIX y su repercusión en la marina militar Española”, *Revista de historia naval*, 5, (1985): 5-32.
- Romero, Emilio, *Historia Económica del Perú*, Lima: Universidad Alas Peruanas y Fondo Editorial Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 2016.
- Sanz Colmenarejo, Cecilio, *Tecnología constructiva de los buques de pasaje de mediados del siglo XIX*, Escuela técnica superior de Ingenieros Navales, Departamento de arquitectura y construcción navales, 2005.
- Torres Arce, Marina, “Barones, bandidos y rebeldes en la Sicilia española”, *Mundo Agrario*, 14, (27), 2013.
- Vega, Jesusa, “Viajar a España en la primera mitad del siglo XIX: Una aventura lejos de la civilización”, *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, LIX, 2 (2004): 93-125
- Vicuña Mackenna, Benjamín. *Bibliografía Americana: Estudios i Catalogo completo i razonado*, Valparaíso, 1879.
- Wolmar, Christian. *The iron road. An illustrated History of the railroad*. New York: DK Publishing, 2014.