

**Viaje de un peruano por el Cercano y Lejano
Oriente a través de cartas de recomendación en el
contexto de la revolución de los transportes entre
1842 a 1844**

Paula Ermila Rivasplata Varillas
Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Perú)

Viaje de un peruano por el Cercano y Lejano Oriente a través de cartas de recomendación en el contexto de la revolución de los transportes entre 1842 a 1844

A Peruvian's journey through the Near and Far East through letters of recommendation in the context of the transportation revolution between 1842 and 1844

Paula Ermila Rivasplata Varillas

Universidad Nacional Mayor de San Marcos (Perú)
privasplatav@unmsm.edu.pe

Fecha de recepción: 25 de agosto de 2024

Fecha de aceptación: 10 de marzo de 2025

Resumen

Este artículo trata de un viajero de los Andes del sur del Perú, Juan Bustamante, que viajó al Cercano y Lejano Oriente entre 1842 a 1844 y que al regresar a su patria escribió un libro sobre esta experiencia en 1845. Uno de los primeros latinoamericanos que dio la vuelta al mundo con poco presupuesto, utilizando barcos de vapor que surcaban todos los mares y pasaban por distintos puertos, como Estambul, Beirut, Alejandría, Suez, Madrás, Calcuta, Malaca, Singapur, Macao, Cantón, entre otros. Asimismo, hizo uso de las cartas de recomendación dirigida a cónsules y otros personajes importantes que se agenció y que le facilitaron su estancia. Estos vapores dinamizaron los viajes no solo para comerciantes y burócratas sino también para los primeros trotamundos que recorrían el mundo para conocer, es decir, los turistas.

Palabras claves: Cercano Oriente; Lejano Oriente; Siglo XIX; Viaje; Barco de Vapor.

Abstract

This article deals with a traveler from the southern Andes of Peru, Juan Bustamante, who traveled to the Near and Far East between 1842 and 1844 and, upon returning home, wrote a book about his experience in 1845. He was one of the first Latin Americans to circumnavigate the world on a budget, using steamships that sailed all seas and stopped at various ports, such as Istanbul, Beirut, Alexandria, Suez, Madras, Calcutta, Malacca, Singapore, Macau, Canton, among others. He also

made use of the letters of recommendation he obtained to consuls and other important figures who facilitated his stay. These steamships boosted travel not only for merchants and bureaucrats but also for early travelers, tourists, who traveled for the sake of exploration.

Keywords: Near East; Far East; 19th Century; Travel; Steamship.

1. INTRODUCCIÓN

En la década de 1840, la revolución del transporte trajo consigo la disminución del tiempo de viaje, el aumento de la frecuencia de los barcos y una mayor accesibilidad a la obtención de un billete. El barco de vapor redujo a más de la mitad el tiempo de viaje transatlántico e hizo posible que viajes al otro lado del mundo fuesen factibles de realizar para cualquier persona (Smil, 2018, p.23).¹ Las compañías de barcos de vapor tenían rutas con puertos específicos, que heredaron de una larga historia marítima. Estos eran lugares donde aparcar, reparar y avituallar al barco, recoger gente, almacenar mercancía y movilizar la economía mundial. Había compañías de barcos de vapor que permitían desembarcar para conocer un lugar o realizar cualquier gestión, y luego tomar el próximo barco para llegar a su destino final (Rivasplata, 2024, p. 329). Asimismo, los ferrocarriles conectaron lugares alejados e hicieron más fácil el transporte de la gente y las mercancías. Estas nuevas tecnologías convivían con las antiguas, tales como las diligencias y las postas. Otros instrumentos de ayuda al viajero eran las cartas de recomendación, dirigidas a personajes importantes, como los cónsules.

Este trabajo de investigación se ha realizado utilizando como fuente primaria las experiencias de viaje por el Cercano y Lejano Oriente de Juan Bustamante entre 1843 y 1844, publicados en su libro *Viaje al viejo mundo* en 1845. El objetivo de esta investigación es conocer cómo eran los viajes de los primeros turistas con bajo presupuesto por la Península Arábiga, norte de África y Asia. También, identificar cuáles fueron los instrumentos y estrategias que el viajero surandino utilizó para desplazarse en un mundo no muy conocido e inmerso en turbulencias sociales y políticas del imperialismo europeo, sobre todo, el inglés.

En la década de 1840, viajar se hizo más fácil porque los barcos de vapor lo permitieron. Un lugar de transición y espera para ir a la India era Egipto. Este tiempo se utilizaba para conocer las principales antigüedades egipcias, que eran las Pirámides, cerca del Cairo. La mayoría de los viajeros en aquel entonces eran

1 El viaje en velero en la ruta hacia el oeste del océano Atlántico, de Europa a América, podía durar seis semanas porque se realizaba en contra de los vientos alisios. Esta situación cambió cuando el barco de vapor de madera con ruedas de paletas construido por el servicio irlandés de la Compañía Británica y Estadounidense de Navegación, llamado SS Sirius, zarpó de Cobh, Irlanda, hacia el oeste del océano Atlántico el 4 de abril de 1838 y llegó a Nueva York el 22 de abril de 1838 después de 18 días, 14 horas y 22 minutos.

comerciantes, burócratas y sacerdotes occidentales que, a su paso hacia la India, China y Filipinas, donde trabajaban, tenían la oportunidad de realizar una visita rápida a la única maravilla del Mundo Antiguo aún en pie porque ya existía “un turismo local” de cicerones que acercaban al viajero al lugar desértico donde estaban (Rivasplata, 2024, p.32). Otra visita apremiante de carácter religioso eran los Lugares Santos, pero requería de mayor presupuesto porque estaban en zonas expuestas a bandoleros y conflictividad entre diferentes naciones. Ciudades del Cercano Oriente, como Damasco eran visitadas porque se vivía una fiebre por el Orientalismo que escritores afamados hicieron notorio (Pistacchi, 2013, pp. 1-12). Es decir, sitios donde se desarrollaron exóticas civilizaciones antiguas y otros que sirvieron de marco a pasajes bíblicos. Estos lugares emblemáticos en el Cercano Oriente habían sido visitados, frecuentemente, por viajeros peregrinos desde la Antigüedad, como eran los casos de Jerusalén, Belén, Beirut, Jaffa, Alejandría, el Cairo y Constantinopla. Por otro lado, el Lejano Oriente tenía sitios muy frecuentados por comerciantes en busca de nuevos mercados y materias primas de gran demanda en Europa desde la Antigüedad.

De esta manera, algunos sitios del Cercano y Lejano Oriente resultaron enigmáticos y llamaron la atención de los viajeros de tránsito hacia sus destinos a finales de la primera mitad del siglo XIX. Los Lugares Santos eran rutas de peregrinaje religioso bastante frecuentadas entre los cristianos desde la Antigüedad hasta la Contemporaneidad, de ahí que se presente una amplia bibliografía. Algunos de los peregrinos recorrieron largas distancias para llegar a Jerusalén, entre ellos destaca Egeria, que entre 381 y 384 lo visitó y escribió un libro producto de esta experiencia(Cid, 2010, pp. 5-31). Asimismo, destaca *Andanzas y Viajes* del sevillano Pedro Tafur sobre su estadía en Jerusalén en el año 1437(Tafur, 2018). En el siglo XVI, el marqués de Tarifa Fadrique Enríquez de Ribera realizó este peregrinaje entre 1518 y 1520, relatado en su libro *Viaje a Jerusalén*(Enríquez de Ribera, 1748). Igualmente, el viajero español Pedro Ordóñez de Ceballos recorrió Tierra Santa en 1576, dentro de su periplo por el mundo, como consta en su libro *Historia, y viaje del mundo...*(Ordóñez de Ceballos, 1691). Uno de los primeros latinoamericanos que emprendió una peregrinación documentada a los Santos Lugares fue el franciscano mexicano José María Guzmán, quien viajó en 1836 y publicó al año siguiente su obra *Viaje a Oriente o peregrinación a los Santos Lugares*. Este recorrido no se limitó a una descripción monumental de los espacios visitados, sino que les otorgó una profunda connotación religiosa y cristiana, enmarcada en la espiritualidad franciscana de su tiempo (Mohssine, 2012, pp. 1-16). Décadas más tarde, otro intelectual latinoamericano, el colombiano Andrés Posada Arango, realizó un recorrido por Tierra Santa, motivado por intereses tanto religiosos como culturales. Fruto de esta experiencia publicó en 1872 su obra *Viaje a Jerusalén y al Oriente*.

En el Cercano Oriente, otros lugares que registraban una notable afluencia de visitantes eran Estambul y Egipto. Entre 1798 y 1801, Egipto fue redescubierto al

convertirse en escenario de los enfrentamientos entre Francia, Inglaterra y el Imperio Otomano por intereses económicos y geopolíticos. Paralelamente, existía una fuerte curiosidad intelectual por su antigüedad, razón por la cual Napoleón llevó una comitiva de científicos que estudiaron el país y cuyos resultados se publicaron entre 1809 y 1823 en la *Description de l'Égypte* (Alderete, 2013, p. 132). La atracción que el Cercano Oriente provocó entre los filólogos, artistas, historiadores y otros intelectuales incentivó estudios sobre temas orientales, el desciframiento de idiomas desaparecidos, e incluso los estados europeos crearon instituciones dedicadas a fomentar el estudio de este exótico mundo (López Grande, 2002, pp.64-83). La otra cara de la moneda fue el saqueo sistemático del patrimonio no solo egipcio sino sirio y de las tierras costeras del Mediterráneo oriental por los buscadores de tesoros para terminar en colecciones privadas y públicas.

Desde 1805 hasta 1849, Mehmet Ali fue virrey de Egipto y estableció un régimen prácticamente independiente, aunque nominalmente tributario del Imperio Otomano. Bajo su autoridad, Egipto extendió su influencia sobre Siria y parte del Sudán. Este gobernante, de gran ambición política y militar, mantuvo una política activa de alianzas y negociaciones con las potencias europeas, buscando modernizar la región (Ortega, 1997, pp. 1-13). Precisamente durante este periodo de apertura de Egipto al mundo occidental aumentó la presencia de viajeros occidentales que fueron exclusivamente para conocerlo o que aprovechaban su tránsito a la India o la China, como fue el caso del peruano Juan Bustamante en 1842. Diez años más tarde, en 1862, durante el gobierno de Said Pacha de la dinastía Mehmet, el filólogo peruano Pedro Paz Soldán Unanue visitó Egipto a los veintitrés años dentro de un periplo por Europa y el Cercano Oriente. Este viaje estaba enmarcado en uno de iniciación a la adultez burguesa, denominado Grand Tour, con un claro interés intelectual (Rivasplata, 2018, p. 260).

En la primera mitad del siglo XIX, el Lejano Oriente conformado, principalmente, por la India y la China estaba inmerso en el Imperialismo europeo, especialmente el inglés. La Compañía Británica de las Indias Orientales era una empresa privada que tenía la potestad de entablar transacciones comerciales, vender productos, extraer materias primas y aprovecharse de la mano de obra nativa. La China había terminado la Primera Guerra del Opio con Inglaterra (1839-1842) en la que fue obligada a abrir su mercado al comercio extranjero inglés. A regañadientes, las autoridades chinas aceptaron, pero con la oposición de la población que no tardó en levantarse en una rebelión. También, ocurrió otra en Afganistán donde estalló la primera guerra afgana y la retirada británica de Kabul en 1842 (Macrory, 2016, pp. 5-6)(Gil, 1985, pp. 14-29). En este contexto un viajero del sur del Perú, Juan Bustamante, viajó por el Cercano y Lejano Oriente para conocer un mundo aún bastante desconocido entre los años 1842 y 1844. Un viaje que fue facilitado por los barcos de vapor y las cartas de recomendación.

2. UN VIAJERO MESTIZO DEL SUR DEL PERÚ AL CERCANO Y LEJANO ORIENTE EN LA PRIMERA MITAD DEL SIGLO XIX

Juan Bustamante (1808 -1867), oriundo del sur del Perú, de Vilque, vivía en Lampa y Arequipa. Ejerció el oficio de su familia, la venta de lana del ganado de sus haciendas, desde 1820. Comerciante y político, se promocionó a través de donaciones para obras públicas y ejerció cargos públicos. Ante el empeoramiento de la anarquía militar en 1840, después de la caída de Santa Cruz y su Confederación Perú-Boliviana, decidió iniciar un primer viaje alrededor del mundo que duró de 1841 a 1845 (Jacobsen y Domínguez, 2011, pp.40-49). Para ello, ahorró dinero, lo suficiente para concretar un anhelo: viajar y conocer el mundo. A Juan Bustamante le apasionaban los viajes porque tenía mucha curiosidad sobre cómo funcionaba el mundo en el ámbito económico, político y social más allá del Perú, y sabía que podía captar en estos viajes las contradicciones, semejanzas y diferencias de aquellas sociedades a las que podía tener acceso a través de los beneficios que trajo la Revolución Industrial, como los barcos de vapor, que impactaron en el transporte internacional.

En este viaje entre 1842 y 1844 llegó a Constantinopla, Tierra Santa, Egipto, la India y la China y visitó algunos lugares de estos territorios, sobre todo puertos y ciudades, que pudo conocer gracias a que ya era bastante fluido el tránsito de vapores en todo el mundo(Pastrana Jiménez, 2020, p.313). Al llegar al Perú publicó su libro *Viaje al Antiguo mundo* en 1845. De esta manera, Bustamante se hizo conocido, al punto que el escritor chileno Benjamín Vicuña Mackenna comentó que “Don Juan Bustamante era una especie de indio o mestizo que tenía una afición loca por los viajes baratos, conforme podía proporcionárselos su escasa fortuna. Era un hombre humilde y no poco inteligente. Llegó a ser cónsul del Perú y murió asesinado por los indios de la montaña de Puno, en una empresa generosa de civilización y administración pública” (Vicuña Mackenna, 1879, p. 337).

En su primer viaje internacional, este viajero peruano recorrió parte de Estados Unidos y Europa en 1841, y después se embarcó hacia el Cercano y Lejano Oriente de 1842 a 1844. En Venecia, la ciudad de los canales, tomó la decisión de hacerlo, pues tenía dudas y recelo de adentrarse en un mundo desconocido. Su apariencia y su arrojo causaban sorpresa a algunas autoridades. No entendían qué hacia un peruano tan lejos de su terruño, viajando sin motivo comercial o diplomático, razones por las que los viajeros solían desplazarse al Oriente, por lo que fue sometido a un interrogatorio en Viena para poder continuar su viaje hacia el Imperio Otomano. Se trató de un trámite con el embajador otomano para obtener el permiso para ir a Turquía (Bustamante, 1845, p.117). Al comprobar que su motivo era la curiosidad intelectual por conocer el mundo, le dejaron proseguir su camino y dar la vuelta al mundo, tal cual era su deseo. Bulgaria fue la antesala a este nuevo mundo, el asiático, al comprobar que los habitantes usaban turbantes en vez de sombreros y las costumbres eran visiblemente diferentes a las europeas. Vio animales diferentes,

como búfalos que jalaban las carretas. En aquel entonces, la división geográfica entre el mundo europeo y el turco era el río Danubio. Viajó al principado de Moldavia, al de Besarabia, cerca de los imperios ruso y otomano, lugares donde ya todo estaba impregnado de un toque asiático.

Iba dejando atrás Europa para entrar en un mundo cuyas culturas e idiomas le resultaban desconocidos y sintió miedo y dubitación sobre su decisión de conocer Asia por primera vez (Bustamante, 1845 , p.118).² El recelo a lo desconocido y a lo impredecible, a la impotencia de no poder solucionar algún problema solo y tener que depender de otro, así como a la existencia de una barrera lingüística y de costumbres. El primer cambio lo percibió al llegar a Odessa, que era un puerto libre y dinámico con un espacio donde cumplir la cuarentena a los que llegaban de sitios sospechosos de peste. Una zona de transición que recordaba la proximidad al mundo turco por sus navíos apostados en el mar Negro y los palacios de sultanes.

3. EL CERCANO ORIENTE: LOS LUGARES SANTOS Y EGIPTO

3.1. Estambul

Estambul era un punto de paso obligatorio para ir a Tierra Santa y Egipto porque los barcos de vapor que salían del sur de Europa hacían escala en su puerto desde 1837 (Berneron-Couvenhes, 2004, p.2). Además, aquella ciudad era lo suficientemente atractiva cultural e históricamente para conocerla. Documentalmente se podría considerar que la visita de Juan Bustamante en 1842 a la capital del Imperio Otomano es el primero realizado por un latinoamericano porque el mexicano José María Guzmán no hizo escala en aquella ciudad a su paso hacia Jerusalén en 1836.

Juan Bustamante permaneció veintitrés días en la Constantinopla otomana, tal como denominaba a Estambul (Bustamante, 1845, p. 130). Se percató de que esta ciudad, en 1842, era una zona de convergencia y contraste de diversas religiones y culturas, como la turca, armenia, griega y judía, acogiendo embajadas europeas, misioneros, comerciantes y viajeros occidentales. Uno de los grandes flagelos de esta ciudad era los frecuentes incendios que destruían la infraestructura construida mayoritariamente de madera (Bustamante, 1845, p. 123). Una constante que provocó la destrucción de gran parte del patrimonio monumental otomano, tal como lo denunció el Premio Nobel de Literatura Orhan Pamuk en su libro Estambul, *Ciudad y recuerdos* (Pamuk, 2008, pp. 40-47). Además, la lenta reacción de las autoridades y sus calles desiguales y laberínticas con tugurios masificados propiciaban pestes, que generaban una mortalidad acusada. Llama la atención que, en aquel entonces, predominaran los perros en las calles, y eran tantos que se les acusaba de propagar la peste, por lo que periódicamente trasladaban a unos cuantos a islas cercanas. Los

² “Me reprendía de mi temeridad de emprender viaje a los países mortíferos del Asia donde no había ni distracciones ni aquella comodidad de viajar...”.

vecinos amaban a los animales y dejaban alimentos a perros y gatos, y cuidaban a las tórtolas y cigüeñas, dejándolos anidar en sus techos. Una costumbre que continúa hoy en día.

Durante su estancia, visitó Santa Sofía, la Mezquita Azul, el palacio de Topkapi y su harén, la iglesia de Santa Irene, el hipódromo, las cisternas romanas y el panteón de la familia del sultán Ahmed, además de los tradicionales *hammams* (baños turcos), posadas y bazares. Santa Sofía se encontraba en notable deterioro: sus mosaicos estaban quebrados o cubiertos por inscripciones coránicas. La ciudad albergaba más de trescientas mezquitas, lo que le confería un carácter particularmente bullicioso por las cinco llamadas diarias a la oración que resonaban desde los minaretes. Socialmente, la población vivía segregada según sus creencias religiosas y su origen étnico. La comunidad griega de Estambul se concentraba en el barrio del Fanar, mientras que los armenios, judíos y diplomáticos europeos habitaban otros sectores, donde conservaban sus propias costumbres. Los turcos solían ir a pasear y a venerar a sus muertos en los cementerios, ubicados en lugares amplios, arbolados y tranquilos, muchas veces en colinas con vista al Bósforo o al Cuerno de Oro. Los musulmanes turcos permitían que los occidentales presenciaran un baile religioso, ejecutado por los derviches, dedicados al sufismo, la rama mística y contemplativa del islam. Veinte años más tarde, en 1862, otro peruano, Pedro Paz Soldán y Unanue, recorrió Estambul con la misma curiosidad que su predecesor, interesado en conocer la civilización islámica (Paz, 1971, pp. 330-372).

3.2. El Levante Oriental del Mediterráneo

Bustamante dejó Estambul, embarcando en un vapor por el Bósforo, atravesó el mar de Mármeda y cruzó el estrecho de los Dardanelos. Pasó por Esmirna, la isla de Chios, y llegó a Atenas donde gobernaba el rey Otón I. Las costumbres en Grecia eran similares a las turcas. Su pobreza estaba presente por doquier. Nada de su antiguo esplendor permanecía en pie. Solo ruinas, algunas ocupadas y en decadencia. En la isla de Samos tomó el barco para Siria, que solo pasaba una vez al mes. El capitán y su tripulación eran italianos, pero la mayoría de los pasajeros eran de procedencia asiática. Aquel barco llegó a Rodas, de célebre faro inexistente, rodeada de una muralla de la época de las cruzadas, dentro de la cual destacaba el templo de San Juan. Le llamó la atención que sus habitantes y, sobre todo, los judíos hablaron un castellano “adulterado” (Bustamante, 1845, p. 143). Se trataba de una importante comunidad sefardí que hablaba judeoespañol, un castellano antiguo heredado de los judíos expulsados de España en 1492. Algunos buscaron refugio en el Mediterráneo oriental (Díaz-Mas, 2017, p. 13). En aquel entonces, Rodas estaba controlada por los Caballeros de San Juan, quienes los toleraron con restricciones. Posteriormente, el Imperio otomano los acogió abiertamente.

El vapor llegó a Beirut, ciudad de comerciantes, con cónsules de varias naciones y con un puerto dinámico con buques de guerra franceses y austriacos, además de la guarnición turca. Bustamante permaneció tres días en Beirut y aprovechó una carta de recomendación que tenía para el cónsul español para así conocer lo mejor posible aquel lugar. Una modalidad popular para atravesar el camino de Beirut a Damasco era en grupo porque aquella ruta estaba plagada de asaltantes (Paz Soldán, 1971, p. 311). De Trípoli a Damasco, los viajeros lo cruzaban en caravana y a caballo, pero a Bustamante (1845, p.144) le tomó menos de cinco días ascender y bajar el monte Líbano en mula. El peor enemigo en este tramo era el sol; por eso, los viajeros solían cruzarlo de noche en romería y descansaban durante el día al menos en verano, por el intenso calor (Bida, 1861, p.26). En aquella zona vivían maronitas y drusos en conflicto. El paisaje era desértico y montañoso, y Bustamante solía desandar el camino para examinar o inspeccionar algún lugar interesante o ruinas históricas, una vez llegado a destino para descansar.

Damasco era una ciudad dinámica y un vergel, convirtiéndose en un regalo después de una travesía azarosa por aquella zona desértica. Esta ciudad había sido idealizada románticamente por escritores como el francés Alphonse de Lamartine en *Viaje a Oriente* (1835). En 1842, cuando Bustamante llegó a la capital de Siria, convergían individuos de las más diversas nacionalidades y religiones, sobre todo europeos, que no tenían buena fama debido al recuerdo de sus predecesores, los cruzados y los judíos. En 1862, el peruano Paz Soldán percibió que en esta ciudad reinaba un clima de inestabilidad y casi no residían europeos porque, en 1860, muchos cristianos, drusos y musulmanes fueron asesinados durante disturbios entre comunidades musulmanas y cristianas, extendidos desde el Monte Líbano hasta Siria (Arroyo, 2004, p. 47). Así y todo, Damasco continuaba siendo zona de tránsito, ya que era el punto de reunión para ir a Jerusalén, la Medina o la Meca (Paz Soldán, 1971, p. 312). Rutas de viaje peligrosas en las que, a veces, podía morir más de la mitad de los miembros de una caravana en emboscadas por bandoleros beduinos (Bustamante, 1845, p. 149). Este peruano trató de entrar a las mezquitas, recurriendo a alguna ayuda consular, e incluso se vistió a la manera árabe, pero no pudo porque estaba prohibido el ingreso de extranjeros. En Damasco, “el número de las mezquitas es considerable y hay nueve sinagogas de los judíos, dos iglesias de los católicos: en Damasco reside el Patriarca de Antioquía”, además de palacios y grandes almacenes donde vendían diferentes productos (Bustamante, 1845, p. 159).

3.2.1 Tierra Santa

Desde Damasco emprendió el camino hacia Jerusalén, atravesando una región árida y un desierto escabroso, acompañado por un dragomán que le servía de guía e intérprete, y por veintiséis acompañantes más. Un grupo grande para enfrentar a los ladrones en caso de ser atacados, pero que iba descendiendo en número a medida que

avanzaban hacia su destino final. Llegó a la antigua ciudad de Cesarea de Filipo, también llamada Banias, situada al pie del monte Hermón y conocida por las fuentes del río Jordán, donde tomó un baño antes de continuar su marcha hacia la ciudad de Tiberíades. Los paisajes donde transcurrieron numerosos pasajes del Antiguo Testamento se sucedían aquí y allá, reconocidos por Bustamante y corroborados por su guía. Solo tres viajeros, los que quedaban del grupo original, alcanzaron el lago de Galilea. Allí, Bustamante se bañó y llenó dos botellas de agua, como solían hacerlo los peregrinos de su tiempo (Lamartine, 2007, p.42). Cerca se encontraban el río Jordán y el mar Muerto. Visitó Caná y otros lugares bíblicos de Galilea, como Nazaret, Naín y Siquem, antes de dirigirse hacia Jerusalén, trayecto que le tomó dos días a lomo de mula. Eran espacios sagrados donde los padres franciscanos y maronitas celebraban misa.

En 1832, Alphonso de Lamartine también llegó al convento de los padres latinos de Nazaret, regentado por españoles e italianos, donde fue albergado (Lamartine, 2007, p. 36). Diez años más tarde, iría Bustamante y presenció una misa solemne acompañada por un órgano (Bustamante, 1845, p. 153). En compañía de un guía árabe, ascendió al monte Tabor, un mirador natural desde el cual se divisaban el mar de Galilea, el valle del Jordán y, en días despejados, los montes del Líbano, así como otros lugares emblemáticos de la región. Visitó el sitio de la Transfiguración, la casa de San José, el pozo donde, según la tradición, cayó David y otros lugares bíblicos.

Finalmente, la ciudad amurallada de Jerusalén, capital de Palestina entonces bajo dominio otomano, mostraba a lo lejos las cúpulas de dos templos, uno cristiano y otro musulmán, además de varios minaretes que dominaban el paisaje. Era un lugar sagrado para judíos, cristianos y musulmanes, aunque cada comunidad vivía separada de las demás (Mauclair, 1939, p. 19). Para ingresar debía someterse a un control sanitario y a la revisión del equipaje, pero logró evitarlos bordeando la muralla hasta otra de las cinco puertas, donde entró mediante un pequeño soborno. Su destino final fue el Colegio de Religiosos de Tierra Santa, que también servía como hospicio franciscano y donde se hospedó. Jerusalén contaba entonces con una población estimada de treinta a cincuenta mil habitantes, entre los cuales convivían musulmanes, cristianos y judíos. La ciudad estaba rodeada por una zona árida, casi sin actividad agrícola.

La visión de Jerusalén al cruzar las murallas fue de sorpresa por el estado de descuido en que se encontraba: polvoriento, en ruinas y con calles llenas de escombros.³ La única construcción que destacaba era el templo musulmán de Omar. Su base octogonal y su cúpula recubierta de cobre eran los rasgos más notables de este edificio, al cual los cristianos no podían ingresar, salvo mediante un permiso especial, como el que obtuvo el ilustrador Bida del bajá otomano, gracias a la mediación del cónsul francés, destinatario de una carta de recomendación que llevaba (Bida, 1861,

³ Igual impresión recibió el ilustrador francés Alexandre Bida al entrar a Jerusalén en 1856: “Calles muy sucias...por todas partes ruinas y harapos” (1861, p. 26).

p. 31). Otro edificio importante era el templo del Santo Sepulcro, al cual solo se podía acceder mediante el pago de una tarifa a las autoridades otomanas. Bustamante pagó por ingresar durante tres días consecutivos. Según Chateaubriand (1843, p. 12), el templo contaba con una única puerta, cuyas llaves guardaban con sumo cuidado los turcos, temiendo que los peregrinos entraran sin abonar los nueve cequies, exigidos a los cristianos forasteros. Aquel recinto era un complejo que reunía diversos lugares sagrados, custodiados por miembros de entre cinco y ocho comunidades religiosas distintas: franciscanos, griegos, abisinios, coptos, armenios, nestorianos o jacobitas, georgianos y maronitas. Entre los católicos se encontraban los padres franciscanos de España e Italia, unos ciento cincuenta en total, quienes mantenían en buen estado un hospicio, un hospital y una botica.

También estaban los armenios, que poseían un convento cercano al Santo Sepulcro donde residía su patriarca. Los judíos, armenios y franciscanos solicitaban limosnas en distintas partes del mundo para sostener sus comunidades. “Los judíos viven en el arrabal más sucio y son tan sumamente pobres que todos los años envían a pedir limosnas a sus cofrades de Egipto y de Berbería” (Bustamante, 1845, p. 160). Esta costumbre se remontaba a la época en que los turcos otomanos tomaron Jerusalén e impusieron altos impuestos a sus habitantes, lo que los obligó a recurrir a la caridad. En el caso del Imperio español durante la Edad Moderna, los franciscanos recorrían el mundo católico solicitando limosnas destinadas a preservar los Santos Lugares bajo dominio otomano (Vallecillo, 2018, p.72).⁴ Por ejemplo, en 1606 una real cédula ordenó al marqués de Montesclaros, virrey del Perú, favorecer a quienes pidiesen limosna en nombre de los monjes franciscanos que custodiaban los Santos Lugares de Jerusalén.⁵ Así, la Ciudad Santa sobrevivía principalmente gracias a la caridad del mundo religioso (Anónimo, 1861, p. 10).

Muchos peregrinos llegaban a Jerusalén, especialmente durante la Semana Santa. Las autoridades otomanas solo permitían que permanecieran unos quince días en la ciudad debido a la escasez de agua en las cisternas, lo que obligaba a desalojarlos al término de ese periodo (Bustamante, 1845, p. 160). La afluencia era tan grande que, en ocasiones, se producían accidentes e incluso muertes por asfixia a causa del tumulto. Todas las tardes se realizaban procesiones por los lugares de la Pasión, en las que cualquier persona podía participar. El recorrido incluía diversas paradas y capillas, hasta culminar en el Calvario (Chateaubriand, 1843, p. 32). Los griegos ocupaban más espacio en los santuarios, ya que pagaban mayores tributos a las autoridades otomanas.

⁴ Una bula papal en 1421, encomienda recoger limosnas entre los cristianos en beneficio de los Santos Lugares. Archivo General de Indias (en adelante AGI), Indiferente, 428, L.35, 1623-01-25, f.239r-239v. Real Cédula.

⁵ AGI, Indiferente, 427, L.31, 1606-12-05, f.309v. Real Cédula. Igual pedido se envió al virrey de Nueva España.

Uno de los destinos más significativos para los peregrinos del siglo XIX era Belén, donde los artesanos locales elaboraban y comercializaban rosarios de concha nácar y otros objetos de devoción destinados a los visitantes. El lugar tradicionalmente identificado como el sitio del nacimiento de Jesús se encontraba en una gruta sobre la cual se erigían templos pertenecientes a las comunidades cristianas griegas y musulmanas. Sin embargo, la convivencia entre los distintos grupos religiosos distaba de ser armónica. Según el testimonio del artista Alexandre Vida (1861, p. 30), quien visitó la región en 1856, existían tensiones no solo entre cristianos y musulmanes, sino también entre las diversas confesiones cristianas (griegos, latinos y armenios).

En este contexto, Bustamante emprendió su peregrinación a los Lugares Santos acompañado de otros viajeros, recorriendo espacios emblemáticos como el huerto de Getsemaní, el monte Sion y el sitio tradicionalmente asociado con la muerte de Judas. Estas visitas evidencian que, a mediados del siglo XIX, era posible acceder a la mayoría de los lugares bíblicos mencionados en las Escrituras, siempre que los peregrinos contaran con la guía de un conocedor del territorio, como un religioso franciscano. En las inmediaciones de la muralla de Jerusalén, los peregrinos solían visitar también las tumbas atribuidas a antiguos reyes y otros personajes notables. Los objetos adquiridos durante estas visitas -certificados, rosarios, cruces o frascos con agua del Jordán- constituyan recuerdos materiales de la experiencia espiritual vivida en Tierra Santa (Bustamante, 1845, p. 170).

Es importante considerar que la ruta hacia Jerusalén representaba un trayecto peligroso, frecuentemente asolado por bandas de ladrones, circunstancia que desalentaba a numerosos viajeros del siglo XIX. Disminuir los riesgos implicaba realizar una inversión considerable en seguridad, lo que limitaba el acceso a los peregrinos con menores recursos. Estas condiciones explican la decisión del filólogo peruano Pedro Paz Soldán y Unanue de desistir de su viaje a Jerusalén en 1862. El mismo expresó su frustración al respecto: “Era muy chocante haber venido desde el Perú hasta Jaffa y no visitar Jerusalén... Se necesitaba escolta de soldados turcos y otra de dragomanes, cocineros, arrieros... ¿Quién sobrelleva solo tanto gasto?” (Paz Soldán, 1971, p. 309). El testimonio de Paz Soldán pone de relieve las complejidades logísticas y económicas que afrontaban los viajeros de la época, entre ellas: la inseguridad de las rutas, los elevados costos de transporte y escolta, la precariedad de la infraestructura urbana, las tensiones interconfesionales y la sujeción al poder otomano, circunstancias que transformaban el peregrinaje a Jerusalén en una empresa particularmente ardua y onerosa.

3.2.2. Jaffa, Beirut, Sidón, Tiro y San Juan de Acre

Desde el puerto de Jaffa, Bustamante emprendió rumbo hacia Beirut, con el propósito de embarcarse posteriormente a Alejandría, en Egipto. Una característica

distintiva de su escritura era la tendencia a vincular cada lugar visitado con un acontecimiento histórico. Así, recordaba que en Jaffa tuvo lugar, en 1799, la masacre y fusilamiento de prisioneros otomanos ordenados por el ejército napoleónico. La ruta que conectaba Jaffa con Egipto atravesaba una extensa franja desértica, caracterizada no solo por la aridez de su paisaje, sino también por la inestabilidad política y social que la hacía especialmente peligrosa para los viajeros. Las continuas escaramuzas entre tribus locales y las tensiones con las autoridades otomanas convertían el trayecto en un espacio de incertidumbre y riesgo, donde la movilidad dependía tanto de factores geográficos como del control militar y tribal del territorio. Esta situación había sido ya observada por François-René de Chateaubriand a comienzos del siglo XIX, quien describió los caminos como intransitables o interrumpidos por la hostilidad de los árabes (1843, p. 163).

Por esta razón, resultaba más fácil llegar a Egipto por vía marítima, y así lo hizo Bustamante, quien, al no alcanzar a tiempo el barco en Beirut, se vio obligado a permanecer cuatro días alojado en aquella ciudad sin recibir ayuda alguna, pues ya se había separado de sus acompañantes religiosos con quienes había viajado desde Jerusalén. “Tuve que quedarme en Beirut, mal alojado, incómodo por la estrechez y carestía del país, que es corto y con treinta y cinco mil almas” (Bustamante, 1845, p. 171). Este episodio evidencia la diferencia entre viajar con o sin carta de recomendación en el siglo XIX. Los viajes con la atención debida resultaban cómodos, agradables y entretenidos, pero no tanto para quienes se movilizan por libre o de manera independiente, sin ayuda, lo que implicaba mayores dificultades e incertidumbre, y podía generar miedo y estupor ante lo inesperado o desconocido. Los días en Beirut los pasó observando las milicias turcas y los barcos de guerra europeos, que transportaban a un príncipe al monte Líbano, y visitando uno de los muchos criaderos de gusanos de seda y su morera.

Desde Beirut, Bustamante se desplazó a Sidón o Saida en busca de una embarcación que lo condujera a Egipto. Allí permaneció cuatro días más, tiempo durante el cual advirtió el trato desfavorable que recibían los judíos por parte de la población local, especialmente de los sectores turcos. Finalmente, consiguió embarcarse con destino a Damietta, haciendo escala en Tiro y San Juan de Acre, donde el barco se detuvo brevemente, permitiéndole recorrer la ciudad y su fortaleza. Ya nuevamente a bordo, observó a lo lejos el monte Carmelo y el monasterio francés situado en su cima. El trayecto, que debía durar cuatro días, se prolongó a nueve debido a la falta de viento. El barco transportaba pasajeros, ganado y cargamentos de tabaco, lo que, sumado al intenso calor, hizo del viaje una experiencia penosa. Durante la travesía, un pasajero falleció a causa de fiebres, lo que generó un clima de inquietud y aprensión entre los viajeros. En el caso de Bustamante, ese sentimiento de temor fue enfrentado con una actitud de resignación y estoicismo. Otros pasajeros recurrieron, en cambio, al consuelo de sus prácticas religiosas, como los musulmanes turcos que mantenían con disciplina sus oraciones diarias en dirección a La Meca.

3.3. Egipto

Durante la década de 1840, Egipto ofrecía una imagen de relativa estabilidad y seguridad en comparación con épocas anteriores. En las principales ciudades y rutas frecuentadas por viajeros, peregrinos y curiosos, el índice de delincuencia había disminuido significativamente, al punto de que incluso mujeres extranjeras **viajaron solas** por determinadas zonas, como Sophia Lane Poole entre 1842 y 1844 que escribió su experiencia en 1845. El país se hallaba bajo el gobierno de Mehmet Alí, quien fue reconocido por el sultán del Imperio Otomano, y reformó Egipto, haciéndolo más seguro de visitar (Fahmy, 1998, pp. 139-179).

El primer lugar egipcio al que arribó Bustamante fue Damieta. Todos los pasajeros, si querían desembarcar, debían presentar sus certificados de sanidad; de lo contrario, eran sometidos a cuarentena. Los alrededores de aquella ciudad tenían extensos cultivos de arroz, que era su principal producto de exportación y contaban con algunas fábricas estatales de algodón, aunque con escasa actividad industrial. En este paisaje rural egipcio destacaban las norias y el trabajo de los bueyes. Sin embargo, por entonces, una epidemia diezmaba a estos animales, indispensables para las labores agrícolas. Sus cadáveres, una vez desollados para aprovechar el cuero, eran arrojados al Nilo.

Damieta se presentaba en aquella época como una ciudad de notable carácter cosmopolita, al acoger a personas procedentes de diversos lugares, portadoras de distintas lenguas, creencias y costumbres. Esta diversidad se reflejaba también en el ámbito religioso: según el testimonio de Bustamante, las misas griegas, católicas y maronitas se celebraban en una misma iglesia griega, lo que sugiere una convivencia ritual más práctica que ecuménica, motivada por las circunstancias locales. Nuevamente se valió de una carta de recomendación que facilitó su estancia, proporcionándole alojamiento y alimentación -es decir, hospitalidad y seguridad en tierras extranjeras- durante los veinte días que permaneció en aquel puerto.

La partida de Bustamante desde Damieta se vio retrasada durante tres días en el puerto, debido a la gran cantidad de bueyes muertos que obstruían la navegación. Durante este período, se encontraba sin la asistencia de su protector, de quien ya se había despedido, lo que lo obligó a depender por completo de sus propios recursos. El estado de emergencia en la ciudad, que incluyó el cierre de los restaurantes, le exigió preparar su propia alimentación junto a un pasajero español, un sacerdote, al que conoció de manera fortuita. La situación se complicó aún más al coincidir con el Ramadán, período de ayuno musulmán, lo que restringía la disponibilidad de personas dispuestas a cocinar por ellos. Bustamante, además, no estaba plenamente consciente de la magnitud de la epidemia que se había generado en el puerto debido a la mortandad de bueyes, lo que provocó tensiones con el capitán del navío que poco podía hacer para acelerar la salida. Incluso, pagaron boletos hasta cuatro veces más caros con la expectativa de recibir un trato preferencial; sin embargo, todos

los pasajeros fueron atendidos por igual. La emergencia se intensificó al tener que trasladar a los cincuenta pasajeros al navío en alta mar, utilizando tres buques. La combinación de crisis sanitaria, restricciones comerciales y prácticas religiosas revela cómo la movilidad dependía en gran medida de la adaptación, la iniciativa personal y la creación de alianzas temporales con otros viajeros, subrayando la precariedad y la incertidumbre inherentes al viaje independiente en ese contexto histórico.

Finalmente, Bustamante arribó a Alejandría, tras pasar por la isla de Aboukir, escenario de la derrota de la escuadra francesa por Nelson en 1798. Su primera impresión fue la de un territorio árido, carente de verdor, reflejo de la geografía y del clima mediterráneo de la región. El desembarco se vio inicialmente demorado por estrictos protocolos sanitarios que requerían la presentación de certificados que acreditaran la ausencia de enfermedades contagiosas, un procedimiento que podía prolongarse hasta dos días. Sin embargo, la intervención del cónsul español y de los religiosos españoles permitió agilizar el trámite, y terminaron por conseguir el indulto de toda la embarcación. Alejandría se le presentó como una ciudad de contrastes y dinamismo, donde la modernidad y la tradición coexistían de manera visible. Las carretas tiradas por burros, mulas y camellos recorrían barrios pobres junto a sectores europeos con calles amplias, casas de lujo, tiendas sofisticadas y áreas verdes. Esta diversidad urbana reflejaba tanto la jerarquización social como la presencia de un entramado cosmopolita, en el que se encontraban judíos, armenios, turcos, griegos, coptos y esclavos africanos, cada grupo con sus propias prácticas religiosas y costumbres. Bustamante pudo acceder a algunas de las diversiones que añoraba desde su partida de Europa, como el teatro, gracias a sus cartas de recomendación. Su experiencia evidencia cómo la movilidad de los viajeros dependía no solo de la logística y la geografía, sino también de la capacidad de insertarse en redes de poder locales y transnacionales.

Aún no se había construido el ferrocarril que uniría Alejandría con El Cairo, inaugurado en 1854 (Transport Planning Authority, Ministry of Transport, Arab Republic of Egypt, 2012, pp. 21-22). Por ello, los viajeros debían cruzar un canal en embarcaciones jaladas por expertos nadadores egipcios hasta alcanzar el delta del Nilo, donde eran trasladados a barcos de mayor calado. La travesía por el río, que estaba en crecida, duró siete días hasta llegar a El Cairo, a bordo de barcos de vela impulsados únicamente por el viento y, en caso de corriente contraria, remolcados por nadadores. El Nilo desbordaba con frecuencia, rompiendo tajamares, destruyendo cosechas e incluso arrasando poblados. Bustamante fue testigo de uno de estos desbordamientos desde su embarcación, experiencia que le provocó profunda tristeza al constatar la vulnerabilidad del ser humano frente a la naturaleza y la extrema pobreza en la que vivía gran parte de la población.

Las ruinas antiguas de Egipto estaban presentes en su paisaje por doquier. En la zona donde el río Nilo se dividía en dos se encontraba la planicie de Guiza donde se ubican las famosas pirámides, así como las montañas al este y el desierto al oeste.

Finalmente, llegó al puerto de Boulac adonde se dirigían los barcos provenientes del delta del Nilo. En este puerto fue testigo del comercio de esclavos. En El Cairo, visitaron la Mezquita-Madrassa del Sultán Hassan y la Mezquita de al-Azhar, además de partes de las murallas, y los palacios de Mehmet Alí y Saladino. Sus calles tenían un trazado laberíntico, y algunas estaban cubiertas con esteras para atenuar el resplandor del sol. El Cairo era el centro del gobierno, aunque el virrey residía en Alejandría, y ambas ciudades mantenían comunicación mediante el telégrafo (Bustamante, 1845, pp. 187-188).

Bustamante visitó las pirámides de Guiza durante la temporada de crecida del río Nilo, lo que dificultaba el tránsito por las zonas inundadas. En el siglo XIX, escalar la gran pirámide de Keops, alcanzar su cima y penetrar en su interior eran actividades que los viajeros realizaban frecuentemente, como parte de la experiencia (Soldán, 1971, pp.278-279). Bustamante lo hizo y con la asistencia de un guía que iluminaba su paso ingresó a la tumba saqueada del faraón. Según su testimonio, la subida y bajada le resultó sencilla: “Su gradería de ladrillos que, aunque desiguales, no ofrecen peligro de caer” (Bustamante, 1845, p. 190). La Esfinge, por su parte, se encontraba en gran parte enterrada bajo la arena. En Saqqara, visitó otras pirámides y examinó los jeroglíficos presentes en algunas tumbas. Veinte años más tarde en 1862, el peruano Pedro Paz Soldán y Unanue realizó el mismo recorrido, además de visitar el Serapeum (Soldán, 1971, pp. 298-300). Esta necrópolis de los bueyes sagrados Apis había sido descubierta en 1851 por el arqueólogo francés Auguste Mariette y ya estaba abierta al público.

Posteriormente, Bustamante partió de El Cairo hacia Suez para abordar un vapor con destino a la India, atravesando previamente el desierto intermedio. El traslado implicó un gasto de 32 pesos, que cubría el alquiler de burros con toldo, un dromedario destinado al transporte del equipaje y el hospedaje en un alojamiento de paso. Los viajeros que cruzaban esta ruta eran, por lo general, funcionarios ingleses, sacerdotes y comerciantes de diversas nacionalidades que se dirigían a la India (Tanco, 1888, p. 296).⁶ Los egipcios beduinos que les guiaban solían pedir constantemente propina a pesar de que ya estaban remunerados. Los viajeros ingleses los habían acostumbrado a eso y era necesario darles para que cooperasen. Los barcos de vapor que partían de Suez hacia la India, y que en el futuro se proyectarían hacia China, ofrecían servicios costosos y de calidad limitada, mientras que la infraestructura de posadas disponibles era insuficiente para atender la demanda de los viajeros de la época.

⁶ La travesía del desierto era muy incómoda y fatigante antes de la construcción del canal de Suez y del ferrocarril.

4. EL LEJANO ORIENTE: INDIA Y CHINA

El 13 de octubre de 1842, Bustamante se embarcó hacia la India en un vapor junto a setenta y cinco pasajeros y una tripulación de cien individuos. Mientras navegó por el Mar Rojo, recordó algunos pasajes bíblicos que correspondían a ese contexto geográfico. Al cuarto día, la nave pasó por La Meca y, al séptimo, cruzó el estrecho Bab al-Mandab rumbo al Golfo de Adén. Gran parte de la población de la Península Arábiga y del norte de África estaba conformada por beduinos distribuidos por el desierto; eran hospitalarios, nómadas, buenos jinetes y llevaban una alimentación frugal. Sin embargo, la población más importante en Persia y en las costas del Mar Arábigo estaba compuesta por árabes.

Durante la escala de cuatro días en la ciudad de Adén, posesión inglesa, el vapor se aprovisionó de carbón, mientras que los pasajeros descendieron para abastecerse y realizar compras en el bazar local. En este punto, la mayoría de los viajeros eran de origen indio y cipayo. Quince días después, la embarcación arribó a Ceilán, actual Sri Lanka, un protectorado inglés desde 1815, que no formaba parte de la Compañía Británica de las Indias Orientales. Bustamante permaneció en la isla tres días y se enteró de que recientemente se habían descubierto una antigua ciudad autóctona y otras antigüedades budistas que el viajero Manuel García Lasala visitó en 1889 (Bustamante, 1845, p. 198; García Lasala, 1890, pp. 15-29).⁷ Esta isla era célebre por su canela de alta calidad, la extracción de perlas y la caza de elefantes. Cuarenta y siete años más tarde, entre 1842 y 1889, los barcos continuaban haciendo las mismas escalas en Suez, Adén y Ceilán para llegar a la India y los pasajeros aprovechaban para recorrerla según los medios que encontraran a su alcance. Por ejemplo, en 1889 ya había ferrocarril, lo que facilitaba a los viajeros conocer la isla (García Lasala, 1890, p. 12).

4.1. India

Cuatro días tardaron en llegar a la India, a Madrás, actual Chennai, donde permanecieron unos días. Los pasajeros tenían que desembarcar en embarcaciones pequeñas para acercarse al puerto de Madrás, donde el mar encabritado no facilitaba la faena. Esta ciudad está ubicada en una zona intertropical, al sur del trópico de Cáncer, muy calurosa, por lo que algunas personas que podían permitírselo eran transportadas en palanquines cubiertos para soportar el calor, cargados por cuatro indios. La ciudad tenía tres atracciones que ofrecer: los templos hinduistas con sus innumerables dioses; la iglesia de Santo Tomás, ubicada en uno de los barrios más antiguos de la ciudad; y el fuerte inglés de Saint George, construido por la Compañía Británica de las Indias Orientales en 1644. Después de cuarenta días llegaron a

⁷ A fines del siglo XIX, García Lasala llegó a la antigua capital de Sri Lanka, Anaradhapura, y al templo budista de Dambool o Dambulla, haciendo uso del tren y de guías.

Calcuta por el río Hooghly, una rama del Ganges. Este río hacía muy lenta la travesía porque arrastraba mucho lodo hacia su desembocadura, formando bancos, lo que obligaba a los capitanes a usar la sonda constantemente. Además, esta profunda entrada hacia Calcuta estaba saturada de botes que iban y salían, lo que incluso la hacía peligrosa por las probables colisiones (Bustamante, 1845, pp. 198-200). Este tramo del río estaba señalizado y comunicado con telégrafos porque era una zona de naufragio latente y podía tomar días llegar a la ciudad. Incluso en 1889, el gobierno británico construyó torres de trecho en trecho con provisiones de víveres y medicamentos para que los naufragos se refugiaran en ellas, en espera de que algún barco los recogiera (García Lasala, 1890, p. 42).

En 1842, la capital de la India Británica y la residencia del gobernador de la Compañía de las Indias Orientales era Calcuta. En esta ciudad había muchas religiones que se toleraban, y las fiestas religiosas y procesiones no paraban, haciéndola muy colorida y festiva. Juan Bustamante fue partícipe de algunas de las procesiones hindúes y musulmanas. En el río Hooghly se habían construido largas gradas de trecho en trecho para que algunos creyentes se purificaran entrando al río, incluso varias veces al día. En aquel entonces, Serampore, un pueblo construido al estilo europeo, estaba en la ribera de aquel río y pertenecía a la Compañía Danesa de las Indias Orientales, siendo sede de sus misioneros. Cerca estaba Chandernagor, perteneciente a la Compañía Francesa de las Indias Orientales, que comerciaba opio y lo vendía a China. La ciudad de Bandel era francesa, donde había misioneros, y fue el lugar donde permaneció varias semanas Juan Bustamante. Prefirió este lugar para esperar cartas de su país, el Perú, que nunca llegaron, y no fue a Agra ni a Delhi, aunque fácilmente pudo haber ido en los vapores que surcaban los ríos Hooghly y Ganges. De esta manera no conoció el Taj Mahal. Estuvo también acompañando a un profesor portugués que enseñaba a niños en Bandel, y un mes lo pasó observando el cultivo de gusanos de seda en Calcuta (Bustamante, 1845, pp. 200-208).

Juan Bustamante recorrió las rutas ya consolidadas por el tránsito colonial y se relacionó principalmente con personas que le inspiraban confianza, como los misioneros establecidos en Bandel. Su itinerario se circunscribió a los lugares más accesibles y frequentados por los viajeros occidentales de su tiempo, sin aventurarse por territorios poco explorados ni apartarse de los circuitos habituales de la India colonial. Su modo de viajar reflejaba una actitud prudente y observadora, más orientada a la contemplación cultural y religiosa que a la exploración geográfica o científica. En contraste, en ese mismo año de 1842, el filólogo y orientalista húngaro Alexander Csoma de Körös, considerado el pionero de los estudios tibetanos, emprendió una travesía de naturaleza muy distinta. Su propósito era alcanzar Lhasa, la capital del Tíbet, y para ello emprendió el viaje desde Calcuta hacia Darjeeling, adonde llegó el 24 de marzo de 1842. Según el superintendente y agente del gobierno británico en aquella localidad, el Dr. Archibald Campbell, la travesía fue lenta, austera y probablemente realizada a pie. Sin embargo, poco después de su llegada, el 6 de abril del mismo año, Csoma contrajo una fiebre intensa y falleció seis días

más tarde a causa de malaria (Duka, 1885, p. 145). Mientras Csoma representa el paradigma del viajero erudito que se internaba en regiones desconocidas movido por una vocación científica y ascética, Bustamante encarna la figura del viajero latinoamericano decimonónico que, sin pretender descubrimientos, buscaba comprender y documentar las realidades culturales del Oriente desde una mirada moral, espiritual y comparativa.

En 1842, aún no había ferrocarril en la India y algunas rutas resultaban más peligrosas que otras por no tener conexión directa a través de ríos. La vía más rápida y segura que se podía usar en la zona donde estaba Juan Bustamante era el río Ganges y sus afluentes, que conectaban varias ciudades y pueblos, como Calcuta, Benarés, Agra y Delhi, y eran navegables por vapores. El viajero peruano utilizó las rutas más convencionales y no se aventuró en otras de difícil acceso.

Calcuta era una ciudad inmensa y densamente poblada, marcada por una sociedad estratificada en castas y por profundos contrastes sociales, que iban de la opulencia extrema a la miseria, y de la ignorancia más absoluta a un elevado grado de erudición. La Revolución Industrial permitió que los vapores circularan por los océanos desde 1838, transformando el comercio marítimo internacional. Gracias al uso de hielo en las bodegas de los vapores estadounidenses, las frutas y otros productos perecederos podían llegar frescos a los mercados más exigentes, como los de la India (Gutiérrez González, 2025, p. 204; Bustamante, 1845, pp. 200-211).

Las plazas de la ciudad ofrecían un espectáculo continuo con domadores de serpientes, malabaristas y faquires que cautivaban a los viajeros extranjeros. Los edificios públicos de Calcuta -el palacio de gobierno, la sede de la Corte, la Casa de la Moneda y el Jardín Botánico- reflejaban la monumentalidad y el orden del dominio británico. Tanto la policía como el sistema postal funcionaban con notable eficiencia. Según observó Francisco de Paula Santander en 1831, la Compañía Británica de las Indias Orientales tenía en Londres una oficina exclusiva para recibir correspondencia de todo el mundo y remitirla a la administración general de correos (Santander, 1963, p. 171). Quince años después, en 1857, la Rebelión de los Cipayos pondría fin a ese régimen e iniciaría el Raj británico, cuando la soberanía colonial pasó directamente a la Corona inglesa.

4.2. China

Después de **siete meses en la India**, Bustamante continuó su viaje. El calor estival era insoportable y el río Ganges arrastraba cadáveres incinerados y otros desechos hacia el mar abierto, lo que dificultaba la entrada y salida de las embarcaciones en Calcuta. El vapor en el que viajaba Bustamante tardó doce días en alcanzar el océano Índico, pues navegaban únicamente de día por temor a encallar durante la noche. Un fuerte temporal azotó la nave, y la tripulación sufrió la escasez

de agua y los efectos del mareo provocados por las grandes olas y los intensos ventarrones, hasta que el barco arribó cerca de Madrás. Tras cuarenta y ocho días de travesía, la embarcación llegó a Penang (actual Malasia). El Establecimiento del Estrecho estaba entonces conformado por Penang, Malaca y Singapur, bajo administración británica. Su condición de puerto libre favorecía el comercio con la India, China y el archipiélago malayo. La escala en Penang duró seis días, durante los cuales Bustamante visitó el Seminario General de la Sociedad de Misiones y entabló amistad con el párroco, quien le entregó cartas de recomendación para Singapur y Macao (Bustamante, 1845, p. 213). Diez días más tarde llegó al puerto libre de Singapur, destacado por su intenso dinamismo comercial.

Al cabo de quince días, el 12 de julio de 1843, Bustamante llegó al pequeño fondeadero o puerto auxiliar situado en el área de Taipa (Tipa), una de las islas al sur de la península de Macao, en el Mar de la China. Aquel barco transportaba únicamente opio, un comercio al que China se vio obligada a acceder tras perder la Primera Guerra del Opio en 1842 (Connelly, 1990, p. 399). Bustamante permaneció un mes en el puerto de Macao, donde el cambio de divisas resultaba más sencillo. Lo primero que advirtió fueron las rencillas entre los chinos y los portugueses mestizos. En general, el desprecio hacia el extranjero era perceptible (Bustamante, 1845, p. 220).

Tras un temporal, se dirigió a Cantón, desde donde zarpaban los barcos con destino a América. Era una ciudad de intenso comercio, lo que provocaba una notable concentración de embarcaciones en su puerto, al punto de que muchas familias vivían en ellas. El estrecho o paso en la desembocadura del río Perla se caracterizaba por estar saturado de barcos que servían como viviendas (Moges, 1861, p. 50). Según Bustamante, en algunos de ellos residían incluso varias familias, utilizándolos como puestos de venta, medios de transporte de pasajeros e, incluso, criaderos de animales destinados a su alimentación. Estos esquifes estaban empadronados en un número cercano a ochenta mil (Bustamante, 1845, p. 219). Los botes más grandes, de tipo *baúl*, estaban destinados al comercio interior con los rusos y los tártaros. En la isla de Whampoa se apostaban las fragatas y embarcaciones de mayor calado, debido a la escasa profundidad del fondo marino conforme se avanzaba hacia Cantón.

En 1842, Cantón era la única ciudad china donde se permitía el comercio y la presencia de extranjeros, bajo el llamado “sistema del Cantón”, vigente entre 1757 y 1842, que restringía las transacciones a un grupo limitado de intermediarios chinos. Sin embargo, el Tratado de Nankín obligó a China a ceder a los ingleses cuatro puertos adicionales (Fuzhou, Xiamen, Ningbo y Shanghái) y dos islas, además de pagar una indemnización por el opio destruido por los chinos durante su revuelta y por los gastos de la expedición británica (De la Escalera, 1969, p. 26). Bustamante visitó uno de los puertos recientemente abiertos al comercio extranjero tras la guerra: Hong Kong. Allí contabilizó cuarenta y cinco barcos, tres de ellos de vapor,

y numerosos almacenes. Esta isla, cedida recientemente a los ingleses, se encontraba en plena construcción, levantada con mano de obra china. El viajero francés Moges, en 1857, la describió ya como una ciudad cosmopolita y moderna, con áreas verdes y suntuosos edificios (p. 50).

En 1843 estaba prohibido a los extranjeros internarse más allá de Cantón, por lo que Bustamante permaneció alojado durante diez días en el barrio europeo y persa, que había sido incendiado durante la Guerra del Opio. Los europeos residían allí recluidos, con libertad de movimiento únicamente hasta la muralla. Incluso resultaba peligroso para un extranjero recorrer solo aquellas calles, pues existía el riesgo de desaparecer. Los extranjeros vivían en incertidumbre y zozobra. Esta situación era tolerada solo por el comercio y Cantón lo tenía muy activo, con tiendas que vendían artículos chinos de lujo. El opio era un negocio exclusivo de los mandarines e ingleses.

Todo ello hizo que Bustamante no tuviera una buena impresión de los chinos, aunque comprendía que acababan de salir de una guerra con los europeos que les había sido adversa y que consideraban injusta. A los chinos los percibió muy hostiles con los extranjeros, dándose cuenta rápidamente de que aquel odio sería una respuesta a la insistencia inglesa, obligándolos a comerciar incluso con productos dañinos, y recurriendo incluso a la violencia para lograr ese objetivo (Jacobsen y Domínguez, 2011, p.49). Bustamante observó que los chinos habían vivido durante largo tiempo apartados del mundo occidental y que, en realidad, no necesitaban los productos ofrecidos por los ingleses. No obstante, reconoció cualidades admirables en su sociedad: el buen trato entre las personas, el respeto hacia los ancianos y la práctica de la meritocracia, orientada a alcanzar la paz y la prosperidad mediante el esfuerzo. Asimismo, destacó el notable desarrollo de la agricultura, señalando que no se desperdiciaba ni un solo palmo de tierra para el cultivo (Bustamante, 1845, p. 224).

El regreso al Perú se realizaría desde la isla de Whampoa. El trayecto desde el mar de la China hasta las islas de Java y Sumatra tomó cuarenta y cinco días. No pudo conocer Batavia (la actual Yakarta) debido al clima. En la ruta observó que los comerciantes ambulantes vendían toda clase de víveres desde pequeñas embarcaciones. Luego bordeó el sur de Australia y Nueva Zelanda, y llegó a Valparaíso, desde donde partió el 24 de enero de 1844 a bordo de la goleta peruana *Leónidas*. Finalmente, arribó al puerto de Islay el 1 de febrero y se dirigió hacia Cabanillas, en el sur del Perú.

El viaje alrededor del mundo emprendido por Bustamante se extendió por tres años, de los cuales más de dos transcurrieron en el Cercano y Lejano Oriente. El autor atribuía la viabilidad de dicha travesía a los avances tecnológicos de su época, particularmente al uso de los barcos de vapor y del telégrafo, así como a la práctica tradicional de las cartas de recomendación. No obstante, reconocía que una empresa de tal envergadura continuaba implicando riesgos considerables.

5. INSTRUMENTOS QUE FACILITARON EL VIAJE AL CERCANO Y LEJANO ORIENTE

5.1. Cartas de recomendación

Las cartas de recomendación facilitaban el viaje del portador, pues el receptor de la misiva tenía la obligación de atender al portador de aquella carta como si quien la enviaba fuera quien directamente lo solicitara. Este era un código de honor que el receptor cumplía, sin necesidad de conocer al poseedor de la misiva, facilitándole la estadía. La importancia social de estas cartas residía en su función como instrumentos de mediación y resguardo. Tales documentos operaban como credenciales simbólicas que abrían puertas en embajadas, consulados, conventos o residencias de notables, asegurando hospitalidad y asistencia. Viajar sin ellas, como ocurrió con Bustamante en Beirut, significaba quedar al margen de esas redes de sociabilidad y patronazgo, exponiéndose a la precariedad y a la inseguridad que acompañaban al viajero solitario en territorios extranjeros.

En Constantinopla, Juan Bustamante llevaba cartas de recomendación de un cónsul español dirigidas a su homólogo en el Imperio Otomano y a un ministro, gracias a las cuales recibió diversas atenciones y favores, entre ellos el permiso para ingresar al palacio de Topkapi. Una parte del harén podía ser visitada con autorización previa y únicamente cuando el sultán no se encontraba presente. La entrada se realizaba una vez al día y tenía un costo de cincuenta pesos, tanto para una persona como para un grupo. Bustamante visitó estos y otros lugares en compañía del cónsul español, quien cumplió con esmero lo dispuesto en la carta de recomendación, acompañándolo durante todo el día e incluso compartiendo comidas en fondas cercanas. Durante las tres semanas que permaneció en Estambul, tanto el ministro como el cónsul le otorgaron facilidades para acceder a espacios habitualmente restringidos o de difícil ingreso. Además, el ministro le entregó ocho nuevas cartas dirigidas a otros cónsules en los diversos lugares que planeaba visitar y a los religiosos de Tierra Santa. En total, Bustamante reunió dieciocho cartas de recomendación. Asimismo, sirvió de intermediario para entregar una suma de dinero enviada por el guardián de la iglesia de San Antonio de Padua de Estambul a los religiosos de Jerusalén.

En Esmirna, nuestro viajero presentó ante el cónsul español una de sus cartas de recomendación. La ciudad, de gran tradición histórica y comercial, albergaba numerosos consulados debido a su intensa actividad portuaria. En Chipre fue recibido por el vicecónsul, quien, en atención a la carta que Bustamante portaba, lo agasajó generosamente: le obsequió una botella del vino local y le entregó una nueva carta de recomendación. Más adelante, Bustamante recurrió a otra de estas misivas para ser recibido por el cónsul español en Beirut.

En Jerusalén, Bustamante hizo uso de varias de las cartas de recomendación que había ido reuniendo a lo largo de su viaje. Gracias a ellas, personas influyentes,

como los cónsules y representantes de órdenes religiosas le facilitaron el acceso a guías locales, reduciendo las dificultades propias de la orientación en una ciudad desconocida. Estas recomendaciones también le permitieron hospedarse en lugares seguros, a menudo en residencias o instituciones vinculadas a los destinatarios de las misivas, quienes solían ofrecerle hospitalidad e incluso agasajos formales. La eficacia de estas redes de mediación quedó reflejada en la distinción que recibió durante su estancia en la Ciudad Santa: “Los religiosos, que me habían hecho tantos favores, a mérito de tantas recomendaciones que les llevé principalmente de los ministros españoles. Me dijeron que habían hecho su congregación, y se había resuelto por unanimidad de votos, hacerme Caballero del Santo Sepulcro” (Bustamante, 1845, p. 169). A través de las cartas de recomendación, Bustamante no solo obtuvo protección y accesibilidad, sino también una **legitimación simbólica** que transformó su travesía espiritual en una experiencia de afirmación social y cultural dentro del ámbito católico internacional.

En Damietta, Egipto, volvió a hacer uso de una carta dirigida a un cónsul inglés, que le permitió tener una estancia mucho más agradable y disfrutar del viaje con la tranquilidad que le proporcionaba un brazo protector. Esto indica el poder que tenían las cartas de recomendación: “El cónsul español, a quien fui recomendado, me alojó en una casa vacía de la ciudad; yo iba a comer diariamente a su quinta que estaba cerca, en los caballos que él me enviaba, encargándome siempre que tuviese cuidado con ellos, porque eran violentos” (Bustamante, 1845, p. 176). Otras cartas estaban dirigidas a cónsules en Egipto, Siria y Turquía.

El título de cónsul otorgaba a quien lo ostentaba ciertos privilegios, entre ellos la exención de los impuestos exigidos por las autoridades otomanas. Estos representantes no vivían exclusivamente de su cargo diplomático, sino que solían dedicarse a actividades comerciales o industriales y, por lo general, pertenecían a familias acomodadas. Su posición dependía, en gran medida, de una red de contactos y de un sistema de favores recíprocos que garantizaban el funcionamiento de los vínculos consulares en la región. Una vez recibida una carta de recomendación, era deber del cónsul atender al portador con cortesía y diligencia, sin importar su nacionalidad, credo, apariencia o condición social, y durante el tiempo que fuera necesario. En Damietta, Bustamante permaneció veinte días bajo la hospitalidad de su benefactor, quien incluso intervino en su favor cuando enfrentó un problema legal, cumpliendo con las obligaciones derivadas de la carta de recomendación: “Mi cónsul contestó la demanda por mi insolencia” (Bustamante, 1845, p. 177). Una vez que el benefactor y el beneficiado se despedían, concluía la relación establecida por la mediación epistolar. Este intercambio ponía de manifiesto el carácter **temporal, honorífico y el vínculo contractual** simbólico de las cartas de recomendación, documentos que, más allá de su valor práctico, funcionaban como **símbolos de confianza, prestigio y reciprocidad** dentro del entramado diplomático y social del siglo XIX.

En Alejandría, utilizó otra carta de recomendación dirigida al cónsul español que le abrió las puertas de aquella sociedad europea en Egipto: “Me introdujo en muchas de las principales casas, y observé que las señoras, aun siendo europeas, hacían uso del ropaje turco” (Bustamante, 1845, p. 180). En el Cairo, también, hizo uso de una carta dirigida al cónsul inglés del que obtuvo su pasaporte. De esta manera, las cartas de recomendación hacían más llevaderos los viajes, accediendo a lugares vedados para la mayoría y acelerando trámites engorrosos (Chateaubriand, 1843, pp. 165-166). Los viajes internacionales en el siglo XIX, especialmente en regiones como el Imperio Otomano, el Levante, India y China no dependían solo **del desplazamiento físico, sino de la posesión de vínculos de mediación**, capaces de traducirse en hospitalidad, protección y legitimidad ante las autoridades.

5.2. Medio de pago y Guías o Cicerones

La libranza, también conocida como letra de cambio u orden de pago por escrito, constituía un instrumento esencial para los viajeros del siglo XIX. En la oficina de correos de cualquier ciudad importante se podían recoger las libranzas solicitadas desde otra ciudad, junto con la correspondencia personal. En Alejandría, por ejemplo, Bustamante retiró las que había pedido en Constantinopla a sus consignatarios en Londres, quienes estaban advertidos de su itinerario hacia Turquía, Siria, Palestina, Egipto, India y China (Bustamante, 1845, pp. 180-181). Allí encontró sus libranzas en libras esterlinas del Banco de la Compañía de Indias y numerosas cartas; sin embargo, lamentó no haber recibido noticias del Perú (Bustamante, 1845, p. 180).

De Damasco a Jerusalén, Bustamante viajó acompañado de un dragomán, guía e intérprete indispensable en Oriente (Bustamante, 1845, p. 151), práctica común entre los peregrinos que se dirigían a Tierra Santa (Chateaubriand, 1843, p. 32). El recorrido por los lugares vinculados con la vida de Jesús solía estar guiado por los religiosos residentes en Jerusalén, especialmente los franciscanos custodios de los Santos Lugares, quienes relataban los episodios bíblicos asociados a cada sitio. En El Cairo se organizaban excursiones rápidas destinadas a visitar sus principales antigüedades, las cuales contaban con guías locales y servicios de transporte incluidos. En la India existían numerosos puntos de interés cultural y religioso, accesibles gracias a los vapores que conectaban las principales ciudades; en cambio, en China, los extranjeros tenían prohibido desplazarse más allá de los puertos habilitados para el comercio internacional.

El bandolerismo constituía entonces un rasgo estructural del paisaje social de la región, especialmente en las rutas que conectaban Jaffa con Jerusalén y Nazaret con Jerusalén (Torres Arce, 2013, p. 9). La franja que separaba los Lugares Santos del mar Mediterráneo era una zona desértica e insegura, lo que hacía recomendable viajar en grupo. En este contexto, Bustamante emprendió el regreso hacia la costa

acompañado de frailes franciscanos que también se dirigían al puerto de Jaffa para embarcarse con destino a Beirut. Situaciones similares se repetían en Egipto.

6. CONCLUSIÓN

En la década de 1840, el viaje al Cercano y Lejano Oriente resultaba arduo, pues los viajeros se enfrentaban a imprevistos de todo tipo: dificultades económicas, agravadas cuando el presupuesto era limitado, inestabilidades climáticas y contrastes geográficos, además de marcadas diferencias culturales, lingüísticas y de costumbres. A ello se sumaba la constante exposición a enfermedades y epidemias. Sin embargo, alcanzar la meta podía bastar para aliviar las penurias del trayecto. Bustamante pasó por estos problemas y lamentó que pusieran en tela de duda la realización de sus viajes y disculpó a sus paisanos por la ignorancia, al desconocer las dificultades de los viajes a destinos lejanos. Él mismo no daba crédito a lo que había realizado y comprendía que para muchos era un imposible (Bustamante, 1845, p.169).

Juan Bustamante era un mestizo, proveniente del sur andino del Perú, y un exitoso comerciante de lana que, además, había incursionado en la política. En este viaje al Cercano y Lejano Oriente no fue un enviado del gobierno peruano ni tampoco un comerciante, sino que viajó solo para conocer el mundo. Bustamante mismo nos confiesa que “como solo tenía por destino el viajar, era tenido por un capitalista, y por otros por enviado de mi gobierno, aunque les aseguraba lo contrario con mi franqueza genial; bajo este concepto he sido distinguido aun por los mandatarios, que con curiosidad deseaban conocer a un peruano que viajaba” (Bustamante, 1845, p. 228). Su objetivo fue viajar para conocer y comparar diversas realidades con lo que ya conocía. Una de sus conclusiones fue que la mayoría de la población mundial era pobre y solo una ínfima parte vivía en óptimas condiciones.

Durante la primera mitad del siglo XIX, los viajes al Cercano y Lejano Oriente solían realizarse por motivos laborales, comerciales o diplomáticos; viajar con el único propósito de conocer era poco común, especialmente para quienes disponían de recursos limitados. En aquel entonces, el viaje por ocio constituía una rareza, reservada casi exclusivamente a los miembros de la burguesía adinerada o de las élites, quienes podían costear un transporte privado y contratar caravanas con escolta beduina para internarse, por ejemplo, en el desierto rumbo a Jerusalén. Ese no fue el caso de Juan Bustamante, quien aprovechó las nuevas opciones de transporte de larga distancia que ofrecían los barcos de vapor, medio con el cual logró atravesar océanos. Además, se valió de cartas de recomendación que facilitaron su estancia en diversos lugares. A las misivas obtenidas en el Perú se sumaron otras recibidas a lo largo de su itinerario por Norteamérica, Europa, la península Arábiga, el norte de África y Asia, documentos que posteriormente le sirvieron para abrir puertas en el Cercano y el Lejano Oriente.

El entusiasmo fue otro rasgo distintivo de su travesía: Bustamante mantuvo vivo su interés por conocer y establecer contacto con otros viajeros, con quienes compartió experiencias, lo que le permitió sobrellevar la soledad del viaje en solitario. En el puerto egipcio de Damieta se vio obligado a permanecer más tiempo del previsto debido a la obstrucción del tráfico marítimo causada por una epidemia, situación que le produjo frustración, pues interrumpió el ritmo fluido que había mantenido hasta entonces.

Cabe destacar que su viaje no fue planificado desde un inicio. La decisión de emprenderlo surgió en Venecia, cuando descubrió la posibilidad de llegar hasta Macao (China) mediante las diversas compañías de vapores que ofrecían trayectos de puerto en puerto hasta Oriente. Cuatro vapores lo condujeron a través del Danubio y el mar Negro hasta Constantinopla; desde allí partió hacia Atenas y, posteriormente, al puerto de Beirut, desde donde se internó por el desierto para visitar Jerusalén, Nazaret y Damasco. Más tarde, tomó vapores desde los puertos de Beirut y Sidón con destino a Damieta y Alejandría, en Egipto. Desde Suez abordó otro vapor rumbo a la India, con escalas en Adén, Ceilán y Madrás hasta llegar al puerto fluvial de Calcuta. Finalmente, emprendió viaje hacia China, pasando por los puertos de Malaca, Singapur, Macao y Cantón. Desde este último puerto zarpó de regreso a América del Sur, cruzando el océano Pacífico hasta Valparaíso y, posteriormente, hasta el puerto de Islay, desde donde se internó en el territorio peruano hasta llegar a Cabanillas, su hogar.

La revolución del transporte facilitó el acceso a los continentes africano y asiático a través de algunos puertos y la oferta existente y de fácil acceso de los barcos de vapor, sobre todo, a comerciantes y burócratas, pero también a los primeros turistas, como Bustamante, dentro del desarrollo del imperialismo decimonónico. Al aprovechar esa infraestructura sin pertenecer a las potencias coloniales, Bustamante encarna una forma periférica y autónoma de participación en la modernidad global del siglo XIX.

También cabe preguntarse en qué medida sus experiencias viajeras internacionales por el Cercano y Lejano Oriente hicieron de Bustamante un individuo cosmopolita con una visión más amplia de las cosas, y si coaccionaron sus acciones en el futuro. Asimismo, si uno se pregunta cómo ha sido posible que se haya desplazado hasta las antípodas, la respuesta sería que existían los medios técnicos para hacerlo y solo se necesitaba decisión y valentía para ingresar en un mundo completamente desconocido para él y arriesgar la vida en una época en que cualquiera podía estar expuesto a enfermedades, tempestades marinas y violencia política, sin poder pedir ayuda consular a su país.

El mundo que recorrió Bustamante era uno convulso, bastante inseguro y sin garantías de que la aventura saliera bien. Entre las amenazas que enfrentaban estaban las inestabilidades climáticas, los conflictos bélicos y las violencias existentes entre dominadores y dominados en las colonias. No le tocó un enfrentamiento directo,

pero poco le faltó, al coincidir su llegada a China con el fin de la Primera Guerra del Opio. Pudo conocer pinceladas de culturas norafricanas, árabes y asiáticas prístinas al adentrarse más allá de los puertos, que eran los únicos lugares de interacción cultural nativa con presencia europea, por motivos comerciales y financieros.

Entre 1842 y 1844, los visados eran necesarios para ingresar a cualquier puerto del Cercano y Lejano Oriente, y los cónsules europeos facilitaban estos trámites, a los que recurrió Bustamante a través de sus cartas de recomendación, al no existir aún cónsules peruanos. Por la continua afluencia de comerciantes y burócratas, era más fácil acceder a Egipto y a la India, pero solo en rutas muy visitadas, como las pirámides de Guiza, y con la ayuda de un guía local; pues más allá de aquellas zonas se requería contratar caravanas y beduinos para su protección, lo que era mucho más caro.

Bustamante solo conoció los lugares a los que tuvo acceso en el Cercano y Lejano Oriente: los puertos y algunas ciudades del interior a las que se adentraba en grupo con otros viajeros, como fue el caso del Levante asiático o con guías en Egipto. Asia se le mostró diferente y distinta de todo lo que había vivido, con mínima o nula presencia de cultura europea, por lo que pronto resintió no poder disfrutar de ninguna función de teatro occidental porque no existía.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Alderete, Matías (2013). Homenaje a Edward Said: hermenéutica, crítica y liberación el siglo XIX como el siglo del orientalismo. *Redes de Extensión* v.2. n. 10 , pp. 128-154.
- Anónimo (1861). Excursión a la Tierra Santa (1859). En Édouard Charton (coord.) y Mariano Urrabieta (trad.). *La vuelta al mundo. Colección de viajes hechos en las cinco partes del universo durante el siglo XIX*. París: Administración del Correo de Ultramar, pp.1-25.
- Arroyo Medina, Poder (2004). *Tiempo, historia y violencia social: el caso del Líbano*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid, Tesis doctoral.
- Berneret-Couvenhès, Marie-Françoise (2004). *French mail contracts with private steamship companies, 1835–1914*. *Business and Economic History On-Line*, 2, pp. 1-9
- Bida, Alexander (1861). Quince días en Jerusalén. Ligeros apuntes (1856). En Édouard Charton (coord.) y Mariano Urrabieta (trad.). *La vuelta al mundo. Colección de viajes hechos en las cinco partes del universo durante el siglo XIX*. París: Administración del Correo de Ultramar, pp. 26-33.
- Bustamante, Juan (1845). *Viaje al antiguo mundo*. Lima: Imprenta de Masias.
- Cid López, Rosa María (2010). Egeria, peregrina y aventurera. Relato de un viaje a Tierra Santa en el siglo IV. *Arenal*, v.17, n. 1, pp. 5-31.

- Chateaubriand, François-René de (1843). *Itinerario de Paris a Jerusalén y de Jerusalén a Paris*. Valencia: Imprenta de Cabrerizo.
- Connelly, Marisela (1990). Comercio y Consumo de opio en China. *Estudios de Asia y África*, v. 25, n.3 (83), pp. 384-423. DOI: <https://doi.org/10.24201/eaa.v25i3.1202>
- De la Escalera, Carmen Martín (1969). *Del humillado imperio a la pujante China popular: Revista de Política Internacional*, 106, pp. 25-57. <https://www.cepc.gob.es/sites/default/files/2021-12/33918rpi106025.pdf>
- Díaz-Mas, Paloma (2017). La diáspora sefardí a partir de 1492: exiliados, judíos nuevos y cristianos nuevos. *La influencia sefardí en los Estados Unidos*. Madrid: Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, pp.11-34.
- Duka, Theodore (1885). *Vida y obra de Alexander Csoma de Kőrös: una biografía compilada principalmente a partir de datos inéditos; con una breve reseña de cada una de sus obras y ensayos inéditos, así como de sus manuscritos aún conservados*. Londres: Trübner.
- Enríquez de Ribera, Fadrique (1748). *El viaje de la Tierra Santa*. Madrid: Editorial José Francisco Martínez Abad.
- Fahmy, Khaled (1998). The era of Muhammad Ali Pasha, 1805–1848. *The Cambridge History of Egypt*. Cambridge University Press, pp. 139-179.
- García Lasala, Manuel (1890). *A través de la India. Diario de un viajero*. Barcelona: Grande Establecimiento Tipo litográfico Editorial de Ramon Molinas.
- Gil Pecharromán, Julio (1985). Las guerras del opio. *Cuadernos de Historia* 16, n. 104, Editorial, Cambio 16, pp.14-29
- Gutiérrez González, Manuel (2025). *El origen y desarrollo de la navegación a vapor: análisis de los anuarios de Lloyd's Register 1818-1848*. Valladolid: Universidad de Valladolid. Tesis doctoral
- Guzmán, José María (1837). *Breve y sencilla narración del viaje que hizo a visitar los santos lugares de Jerusalén*. México: Imprenta de Abadiano.
- Jacobsen, Nils y Domínguez, Nicanor (2011). *Juan Bustamante y los límites del liberalismo en el Altiplano: La rebelión de Huancané (1866-1868)*. Lima: Asociación Servicios Educativos Rurales-SER.
- Lamartine, Alphonse de (2007). *Viaje a Oriente*. Barcelona: Ediciones Abraxas.
- Lane Pool, Sophia (1845). *The Englishwoman in Egypt Letters from Cairo*. Philadelphia: G. B. ZIEBER & CO.
- López Grande, María José (2002). Aventureros, sabios y arqueólogos a la orilla del Nilo. El redescubrimiento del Antiguo Egipto. *Sociedad Geográfica Española*, n.16, pp. 64-83.
- Macrory, Richard (2016). *The first afghan war 1839–42 Invasion, catastrophe and retreat*. Bloomsbury Publishing.

Mauclair, Camille (1939). *De Jerusalem a Istanbul*. Paris: Editions Bernard Grasset.

Moges, Louis-Joseph-Alfred (1861). Viaje a la China y Japón (1857-1858). En Édouard Charton (coord.) y Mariano Urrabieta (trad.). *La vuelta al mundo. Colección de viajes hechos en las cinco partes del universo durante el siglo XIX*. París: Administración del Correo de Ultramar, pp. 48-81.

Mohssine, Assia (2012). *El relato de viaje de José María Guzmán por Oriente (1837): Entre construcción identitaria y palabra panfletaria*. Cuadernos del CILHA, 13(1), 1-16. <https://www.redalyc.org/pdf/1817/181725488006.pdf>

Ordóñez de Ceballos, Pedro (1691). *Historia, y viaje del mundo del clérigo agradecido don Pedro Ordoñez de Zevallos, natural de la insigne ciudad de Jaén, à las cinco partes de la Europa, África, Asia, América, y Magallánica, con el itinerario de todo el*. Madrid: por Juan García Infanzón, acosta de Francisco Sazedon.

Ortega Gálvez, María Luisa (1997). Una experiencia modernizadora en la periferia: Las reformas del Egipto de Muhammad Ali (1805-1848). *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, n°8, pp. 1-13.

Pamuk, Orhan (2008). *Estambul. Ciudad y recuerdos*. Barcelona: De Bolsillo.

Pastrana Jiménez, Lydia (2020). El valor histórico y arqueológico de la embarcación a vapor. En: A. J. Gullón Abao y L. Padrón Reyes (comp.). *El valor histórico-arqueológico del mar*. Santa Marta: Universidad del Magdalena, pp. 303-322.

Paz Soldán y Unanue, Pedro (1971). *Memorias de un viajero peruano. Apuntes y recuerdos de Europa y Oriente (1859-1863)*. Lima: Biblioteca Nacional del Perú.

Pistacchi, Miriam (2013). El Orientalismo y la literatura de viajes, *XIV Jornadas Interescuelas Departamentos de Historia. Departamento de Historia de la Facultad de Filosofía y Letras*. Mendoza: Universidad Nacional de Cuyo, pp. 1-12.

Posada Arango, Andrés (1869). *Viaje de América a Jerusalén tocando en París, Londres, Loreto, Roma i Egipto*. París: Imprenta de E. Donnau.

Rivasplata Varillas, Paula Ermila (2024). Antesala al turismo internacional: el viaje hacia el cercano oriente de un joven intelectual peruano en 1862. *Revista Notas Históricas Y Geográficas*, n.32, pp. 313-343.

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

Rivasplata Varillas, Paula Ermila (2021). 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*, n. 27, pp. 1-31.

Rivasplata Varillas, Paula Ermila (2018). El Grand Tour: características de un viaje decimonónico por Europa, según las memorias de un joven peruano en 1859. *Temas americanistas*, n. 418, pp. 257-283.

- Robert, Juan (1985). La evolución del buque en el siglo XIX y su repercusión en la marina militar Española. *Revista de Historia Naval*, n. 5, pp. 5-32.
- Santander, Francisco de Paula (1963). *Diario del general Francisco de Paula Santander en Europa y los EEUU 1829 -1832*. Bogotá, Banco de la República de Colombia.
- Sanz Colmenarejo, Cecilio (2005). *Tecnología constructiva de los buques de pasaje de mediados del siglo XIX*. Escuela técnica superior de Ingenieros Navales. Departamento de arquitectura y construcción navales.
- Smil, V. (2018). April 1838: Crossing the Atlantic, *IEEE Spectrum*.
- Tafur, Pedro (2018). Miguel Ángel Pérez Priego, *Andanzas y Viajes*. Madrid: Cátedra Tafur.
- Tanco Arnero, Nicolas (1888). *Recuerdos de mis últimos viajes Japón*. Madrid: Imprenta de la Real Casa.
- Torres Arce, Marina Barones (2013). Bandidos y rebeldes en la Sicilia española. *Mundo Agrario*, v. 14, n. 27. https://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.5954/pr.5954.pdf
- Transport planning authority ministry of transport the Arab Republic of Egypt(2012). *The comprehensive study on the master plan for nationwide transport system in the Arab Republic of Egypt final report technical report 2 railway sector*, Japan International Cooperation Agency.
- Vallecillo Martín, Miguel (2018). Los derechos históricos de España en Tierra Santa y su proceso de extinción. *Archivo Ibero-American*, v. 78, n. 286, pp. 61-163. <https://revistasfranciscanas.org/index.php/ArchivoIberoAmericano/article/view/162>
- Vicuña Mackenna, Benjamín (1879). *Bibliografía Americana Estudios i catalogo completo i razonado*, Valparaíso.

