Luna y desolación de Paita. La contaminación de la provincia litoral a inicios del siglo XX

Doctor Carlos Arrizabalaga Lizárraga

Doctor en Filología Hispánica por la Universidad de Navarra (2004) y profesor del Departamento de Humanidades de la Universidad de Piura desde 1996. Ha sido profesor visitante en California State University Monterey Bay (2013-2014) y también investigador visitante en la Universidad de Navarra (2015-2016). Ha publicado el estudio *El dejo piurano* (2008 y 2012), *Gramaticalización en español americano. La perífrasis concomitante norperuana* (2010), y *Lingüística peruana. Introducción bibliográfica a los estudios del castellano en el Perú* (2017). Es autor de diversos artículos sobre dialectología e historia de la lengua, y más de 70 artículos divulgativos en periódicos y revistas, y en el portal digital *Castellano actual*. Miembro de la Asociación Pro-Marina, filial Piura. Es también editor de la revista Mercurio Peruano.



RESUMEN

Desde las primeras exploraciones los españoles debieron notar las características de la silla de Paita para abrigo de las navegaciones y muchos cronistas hacen relación de ese puerto grande y espacioso, limpio de escollos y bajíos, seguro y sin tempestades.[1] Son muchos los viajeros que lo han descrito, pero en esta ocasión nos referiremos a dos noticias de Paita que ofrecen sendos viajeros en el paso del siglo XIX al XX, en especial porque en una de ellas se alude por primera vez a la contaminación del litoral norteño, en los inicios de la explotación petrolera.

PALABRAS CLAVE

Paita, Piura, Antonio Raimondi, petróleo, querosene.

ABSTRACT

From the first explorations, the Spaniards should have noticed the characteristics of the Paita chair for the shelter of the navigations. Diverse chroniclers make a relation of this big and wide harbor, free of reefs and sandbanks, secured and without storms. There are many travelers that have described it, but on this opportunity we refer to two news from Paita that offer each to take us to the path of the 20th and 21th centuries, especially because in one of them it is mentioned for the first time the pollution of the northern coastline, at the beginning of the oil exploitation.

KEYWORDS

Paita, Piura, Antonio Raimondi, oil, kerosene.

En la actualidad, nadie se hace responsable de la elevada contaminación de la bahía de Paita. Una ciudad que podría ser la perla de la región está sumida en la insalubridad. El vertido indiscriminado de residuos y aguas servidas, las operaciones incontroladas de las empresas pesqueras, la inoperancia de las autoridades, todo ello combinado ha venido deteriorando las aguas de la bahía y de poco han servido las quejas. Hace ya tiempo que no se recogen lenguados en La Esmeralda, y las cabrillas y los tollos son cada vez más chicos y escasos. La pestilencia de las lagunas de oxidación a veces resulta insoportable. Un espacio que podría ser el gran motor económico de la región por medio del turismo

1. ESTRADA Morales, José H. *Paita en el tiempo y en la emoción*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. S.f., p. 28. Sobre la articulación regional de Paita en la costa norteña, tanto en la época virreinal como en el periodo posterior a la guerra del Pacífico, ver GLAVE, Luis Miguel. El puerto de Paita y la costa norteña en la historia regional de Piura. En: *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*. 1991. Vol. 20, nro. 2, pp. 501-509 [número sobre Piura y su región], y GLAVE, Luis Miguel. La Puerta del Perú: Paita y el extremo norte costeño, 1600-1615. En: *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*. 1993. Vol. 22, nro. 2, pp. 497-519.

• Artículo recibido el 21 de octubre de 2017, aprobado para su publicación el 26 de octubre de 2017.

se deteriora sin remedio. El pueblo de San Lucas de Colán va deshabitándose, aunque en el balneario se siguen construyendo casas y *bungalows*. Hace ya mucho que desaconsejan el baño en la playa de Paita, donde un siglo atrás veraneaban las mejores familias de la región. En Colán aumenta la inquietud por la calidad del agua.

La bahía tuvo tiempos mejores y sin duda Paita podría volver a ser un lugar espléndido. Los viajeros hicieron famosa la luna de Paita hasta el punto que Gonzalo Correas registra, en su *Vocabulario de refranes y frases populares* (1627), la expresión por luna muy hermosa y clara: "tenida por famosa, porque da en unos arenales que la hacen más clara", dice el maestrescuela de la catedral de Salamanca, reparando en que "es refrán de las Indias". La utiliza Lope de Vega para mostrar a personajes indianos en varias comedias.

La fuente de Correas podría ser el italiano Francesco Carletti, que hacia 1600 había ponderado en Paita "el más puro y despejado cielo que se pueda ver e imaginar". El viajero remarca que la luna "da mayor luz allí que en cualquier otra parte del mundo que yo haya visto, de tal manera que como proverbio común se dice en aquel país para afirmar una cosa que no deja lugar a dudas: "Es más clara que la luna de Paita"[2]. También pudo conocer la obra *Milicia y descripción de las Indias* (Madrid, 1599), en que el capitán Bernardo de Vargas Machuca discurre: "Por qué se dijo a la luna de Paita". Su explicación es breve: "Estos arenales son tan rasos de árboles, que no hay ninguno" y así la claridad de la luna "reverbera en lo blanco de la arena", por lo que se dice: "dormiréis a la luna de Paita"; es decir, los pasajeros trasnochaban por los desiertos para evitar los rigores del sol[3].

Otro que habla de la belleza de la bahía es fray Diego de Ocaña, quien pasó unas semanas amargas de setiembre de 1599, por la fiesta la Natividad de la Virgen (fiesta mayor en su querido monasterio de Guadalupe de Extremadura). Falleció en sus brazos un buen fraile, su experimentado compañero de convento y de allí seguiría en solitario su largo periplo hasta Potosí y Chile. Ocaña se detiene largamente sobre el significado y el motivo de la expresión:

Las casas son de bahareques de cañas [...], de suerte que por entre las cañas ven los vecinos todo lo que los otros hacen porque no hay barro ninguno por entre las cañas ni cosa que pueda encubrir la vista. Para que no se vea cuanto en la otra hay, dicen un refrán ordinario: se quedó a la luna de Paita[4].

---

2 CARLETTI, Francesco. *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1596-1606)*. Edición de Francisca Perujo. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. 1976, pp. 46-47.

3 VARGAS MACHUCA, Bernardo de. *Milicia y descripción de las Indias*. Madrid: Librería de Suárez. 1892, vol. II, p. 76.

4 OCAÑA, Fray Diego de. *Viaje por el Nuevo Mundo: de Guadalupe a Potosí, 1599-1605*. Madrid: Iberoamericana. 2010, p. 102.

Incluso hay una zarzuela titulada "A la luna de Paita", que se estrenó en el Teatro Municipal de Lima el 17 de setiembre de 1875, con música de Claudio Rebagliati y letra de Pedro Varela. Hasta fines del siglo XIX las noticias que ofrecen los viajeros de la bahía de Paita son amables y hasta entusiastas, con la salvedad de la falta de agua que siempre fue el oficio desarrollado por la población de Colán, quienes traían agua dulce desde la desembocadura del río Chira (primero en botijas, luego en barriles). La conducción mediante tubería de fierro se intentó desde la década de 1860, pero no sería hasta dos décadas después que se lograría instalar un servicio de agua potable gracias a la iniciativa de Gabino Artadi[5].

Ya en 1824, el francés Renée P. Lesson hace unas observaciones críticas respecto de las costumbres de Paita. Informa que abusan del tabaco la siesta y el parloteo, y describe con detalle la hamaca empleada por los porteños, de los que dice la mayoría son jugadores y libertinos[6]. En 1941 pasó por ahí un joven Melville, que luego se haría famoso novelista. También Ricardo Palma, que en 1856 era contador de la corbeta Loa, hará un comentario muy negativo de sus recuerdos del puerto, donde solo había encontrado burdeles y comerciantes extranjeros[7]. Con la incorporación de California a los Estados Unidos, la pesca de ballenas y la extensión de las rutas de navegación a vapor, serán miles los viajeros que recorren la ruta de Sudamérica y especialmente los viajeros anglosajones, a fines del siglo XIX, los que se referirán a la bahía de Paita con menor simpatía, como se observa notablemente en esta caricatura publicada en la prensa norteamericana:

El norteamericano Carleton se burla así, en 1866, de las mulas de Paita por su aspecto pulguiento e ironiza sobre el "estólido desprecio indio" que encuentra en una "venus nativa"[8]. Por supuesto, es una viñeta humorística, pero indica sin tachas la repugnancia que sentían por la realidad de esta parte del continente, lo que al parecer les autorizaba a aprovechar sus recursos sin restricciones.

Es el momento en que se emprenden grandes exploraciones para explotar nuevos recursos. Las expediciones de Carlos Fry (1886-88) y de Carlos Pérez y Luis Wolff (1889), cuyos informes se publican en dos volúmenes financiados por la Municipalidad de Lima, exploran los recursos del caucho y la navegación por el departamento de Loreto.

5 MOYA Espinoza, Reynaldo. *Historia de Payta*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. 1994, pp. 199 y 228.
6 ALBÁN Ramos, José. *Recuento histórico cultural del departamento de Piura*. Piura: Ediciones Ubillús. 1985, p. 317.
7 Ver MARTOS, Marco. Paita en una tradición de Ricardo Palma. En *Aula Palma. Revista del Instituto Ricardo Palma*. 2016. Nro. XV, pp. 223-235. Palma quiso entrevistarse con Manuelita Sáenz, que vivía ya muy anciana, en Paita. Ver MOYA Espinoza, op. cit., p. 313.
8 CARLETON, Geo W. Nuestro artista en el Perú. En: TAURO, Alberto (Ed.). *Viajeros en el Perú republicano*. Lima: Universidad Mayor de San Marcos. 1967, p. 133.

PAITA — UN PUERTO EN PERU



Habiendo entendido que este pueblo es generalmente remarcable por la fina casta de sus mulas, Nuestro Artista pregunta irónicamente a una venus nativa si este puede ser considerado un buen especimen. La V. N. trata a Nuestro Artista con el silente, estólido desprecio indio.

El petróleo había concitado para entonces expectativas muy prometedoras. Justamente en octubre de 1890, el ingeniero Samuel Mathewson Scott es comisionado para realizar una exploración de una ruta de ferrocarril desde Paita a un punto navegable del Amazonas por Herbert W. Tweddle, personaje muy ligado, como veremos, a los intereses ingleses en el petróleo. Su informe fue publicado en el boletín de la Sociedad Geográfica de Lima unos años después[9].

La primera noticia de unas minas de *copé* (nombre local de la brea) aparece en un documento conservado en el Archivo Provincial de Piura[10]. Es un largo expediente que se inicia el 21 de enero de 1699, en la visita al fiscal escribano don Pablo Vásquez de Velasco hecha por Juan Antonio Gonzales de Sanjinés, "morador y residente en la ciudad de Piura", quien desea beneficiar "unas minas de copé [...] que se componen de diferentes betas y ojos de este género de metal que están [...] donde tienen sus chacras los indios de Colán para la quebrada que llaman Pariña, enfrente de un cerro llamado Cerro Prieto"[11]. Trae además noticia de que tres años después se pregonaban dichas minas "por vía de arrendamiento" en 155 pesos cada año por término de seis años, precio por el que se remataron el 7 de noviembre de 1702.

9 SCOLD [SCOTT], Sam M. Ferrocarril al Marañón. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. 1902. Vol. 12, nro. 2, pp. 184-194.

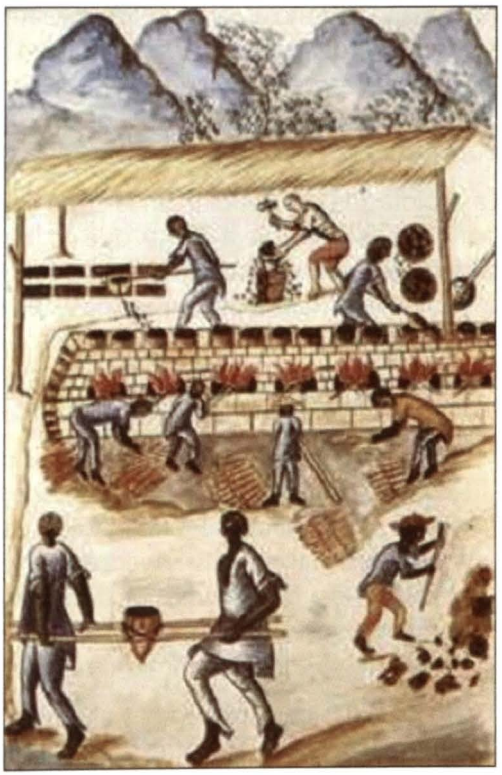
10 Fue transcrito por Karina García, alumna de nuestra especialidad de Historia, y me la ofreció gentilmente el profesor Jorge Pável Elías Lequernaqué para esta investigación.

11 En el conocido mapa topográfico del obispado de Truxillo del Perú que incluye el obispo Martínez Compañón (1783-84) se nombra como "Cerro de Brea". También incluye un dibujo de la explotación del *copé*.

En el mismo mes de 1740, Antonio de Ulloa y Jorge Juan se encuentran en Piura y dan cuenta de la producción y comercio del *copé* piurano:

> En el territorio de este último tránsito [Amotape] se halla una mina de *copé* y de ella se saca mucha porción para llevar al Callao y otros puertos, donde tiene bastante consumo porque se emplea en las embarcaciones en lugar de alquitrán, aunque tiene el defecto de quemar las jarcias, pero su poco coste hace que, mezclándolo con aquél, se sirvan de él[12].

Cincuenta años después, esta mina era sobradamente conocida en el virreinato, según testimonio de José Ignacio Lecuanda. Informa de que se vendía "el quintal de 35 a 40 pesos, según la mayor o menor extracción que había de ella; pero desde que se descubrió otra [mina de copé] en la punta de Santa Elena, jurisdicción de Guayaquil, cesó el trabajo de esta"[13] porque resultaba menos costosa. De hecho, Jorge Núñez informaba que Francisco Sánchez Navarrete, comerciante mayorista del puerto de Guayaquil, remató en 1767 el arriendo de las minas de copé de Santa Elena por un plazo de cinco años y por un valor de 17 000 pesos. Ahora se le daba otro valor, pues su empleo para impermeabilizar las botijas con que se comercializaban los vinos, piscos y aceites, elevaba el precio del quintal de copé, en el puerto



12 ULLOA, Antonio de. *Viaje a la América meridional*. Tomo II. Madrid: Historia 16. 1990, p. 18.

13 "En este Partido, en el Pueblo que llaman Amotape a las 16 leguas de la Ciudad de Piura, se halla la célebre mina de brea, que hasta ahora diez y seis o vente años ha abastecido al Reyno de este efecto". Curiosa es la noticia que añade luego: "Es opinión común de aquellos moradores que en el cerro llamado Prieto cerca de la mina de brea, hay una de plata poderosa; pero no es más que tradición, y los indios no quieren descubrirla". LECUANDA, José Ignacio. Descripción geográfica del partido de Piura. En: *Mercurio Peruano*. 11 de julio de 1793, fol.167. Hay una edición facsímil editada en Lima, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1986.

de Callao, hasta los 50 o 60 pesos[14]. Su creciente rentabilidad explicaría que Navarrete propusiera en 1778 al visitador Pizarro el arrendamiento conjunto del copé de Santa Elena y Amotape por diez años en 60 000 pesos, cantidad que en privado ofreció elevar, dice Núñez, hasta 100 000 pesos.

Nuestra última noticia histórica da un salto hasta 1868, año en el que el alemán Middeldorf visita Amotape y observa que "por aquellos lugares se estaba excavando un pozo para buscar petróleo, el que sale a la superficie del terreno bajo la forma de copé, dándose este nombre al petróleo que contiene asfalto"[15]. La hacienda de La Brea y Pariñas era propiedad entonces de don José de Lama y contrató al sabio Antonio Raimondi para que hiciera un estudio de los yacimientos. Raimondi llegó a Paita en 1869 y diría que Paita era un puerto "notable por su hermosura"[16]. La explotación de la propiedad (que incorporaba ya la hacienda de Pariñas) pasó a Juan Helguero, quien la vendería a H. Tweddle por una considerable suma de dinero.

La explotación del petróleo en la costa norte de la provincia litoral es referida por muchos. Una viajera del XIX que no mencionaron Alberto Tauro o Estuardo Núñez fue la periodista norteamericana Fannie B. Ward, que presume de que un americano había promovido la explotación del querosene, en Zorritos, aunque los británicos controlarían pronto el mercado con la London and Pacific Petroleum Refining Company, la misma que extendería su concesión a terrenos más allá de la primitiva hacienda de modo algo más que confuso. Dice Ward:

> Back of the town are some extensive petroleum deposits, which were known to the Indians long before the coming of the Spaniards. Since time out of mind the oil had been used for lubricating and coloring purposes, but the natives were entirely ignorant of its real character and value until a Mr. Larkins, from Western New York, came down here to peddle kerosene; and then it was immediately recognized as the name stuff.
>
> [A espaldas de la ciudad hay algunos depósitos extensos de petróleo, que ya era conocido entre los indios mucho tiempo antes de la llegada de los españoles. Desde tiempos inmemoriales el betún ha sido usado

14 En 1679 Navarrete exportó legalmente al Perú 581 quintales, con un ingreso no menos a 25 000 pesos. No se menciona, sin embargo, comercio de copé en Guayaquil hacia 1765 (lo que confirmaría la noticia de Lecuanda), según información del brigadier Juan Antonio Zelaya citada por el propio autor. NÚÑEZ, Jorge. Las relaciones comerciales entre Guayaquil y Perú en la segunda mitad del siglo XVIII. En SESE, José María (Dir.). *El fenómeno El Niño en la costa norte del Perú a través de la historia. Perú-Ecuador, un espacio compartido*. Piura: UDEP. 2001, p. 110.

15 MIDDENDORF, Ernst. *Perú: observaciones y estudios del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 1973-1974, vol. II, pág. 362.

16 MOYA Espinoza, op. cit., pp. 194-197. Ver también pp. 241-242.

> como lubricante y colorante, pero los nativos eran del todo ignorantes de su valor real y de sus propiedades hasta que un tal señor Larkins [sic], del oeste de Nueva York, comenzó a producir querosene, y así que fue reconocido de inmediato como tal][17].

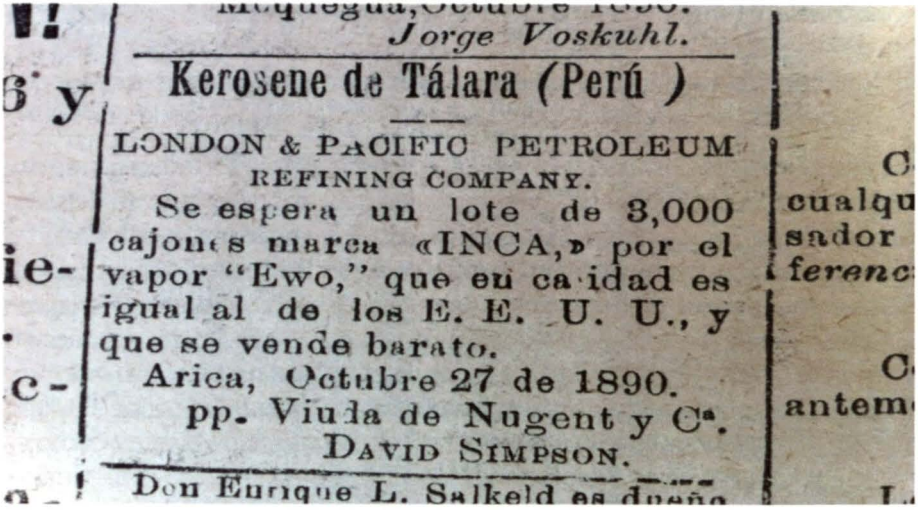
Efectivamente, fue E. P. Larkin (sin -s final) quien fundó una sociedad con Henry Smith, en 1877 (algunos dicen que en 1867) la Sociedad Peruana de Petróleo con oficina en Paita y campamento en Zorritos, cerca de Máncora, iniciando así la explotación de combustibles en el litoral peruano. El italiano Faustino Piaggio compró los yacimientos para explotar querosene, con su propia refinería. Los ingleses Herbert Tweedle y William Keswick comenzaron en 1988 la producción y tendrían más éxito en comercializar su querosene barato bajo la marca Inca, que estaba en plena producción cuando Ward arribó a Paita. Unos años después, en 1901, el inglés Alexander Milne descubrió el yacimiento de Lobitos. Como es bien sabido, todas estas explotaciones luego serían adquiridas y ampliadas, a partir de 1913 por la International Petroleum Company de Canadá, subsidiaria de la Standard Oil de New Jersey, propiedad del magnate John D. Rockefeller[18].

La descripción que hace Ward del puerto de Paita es desoladora, y la refuerza con la anécdota de que los comerciantes extranjeros recibían un pago extra por aceptar ese destino:

> To form a tolerably correct idea of the appearance of Paita, you have only to imagine a collection of the mud nests of the barn swallow somewhat enlarged and turned bottom side up. Its queer shops and houses are set close together, mainly in one long street near the beach, their wicker work frames so thinly plastered over with mud that a passer-by might thrust his finger through and roofed with a matting of braided rushes, tied on to the rafters. Some of them are two-storied and very well furnished, being occupied by agents of foreign commercial houses who are paid extraordinary salaries for consenting to a residence here.

17 WARD, Fannie B. Tow cities of Peru. En: *The Salt Lake Herald* (Utah), domingo 30 de noviembre de 1890, p. 10. Ward publicó el mismo texto bajo el título "Southern Character" en *Sacramento Record Union* (California), sábado 29 de noviembre de 1890, p. 2. El texto está fechado en agosto de aquel año y la reportera lo remitió desde uno de los vapores ingleses de la Southern Pacific Co. que hacían por esos años la ruta de Sudamérica, procedente de Panamá y con rumbo al Callao. Con posterioridad se publica también en *The Wilson Mirror* (Carolina del Norte), el 21 de enero de 1891, p. 7; luego en *The Geneva Record* (Alabama), el miércoles 25 de marzo de 1891, p. 4; y finalmente en *The Tribune* (Indiana), el viernes 11 de octubre de 1907, p. 2. La traducción es mía.

18 Ver: CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado y Centro de Estudios Internacionales. 2002, pp. 191-193; BARDELLA, Gianfranco. *Un siglo en la vida económica del Perú, 1889-1989*. Lima: Banco de Crédito del Perú. 1989, p. 147; y CONTRERAS, Carlos y CUETO, Carlos. *Historia del Perú contemporáneo. Desde las luchas por la Independencia hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013, p. 210.



Jorge Voskuhl.

Kerosene de Tálara (Perú)

LONDON & PACIFIC PETROLEUM REFINING COMPANY.

Se espera un lote de 3,000 cajones marca «INCA,» por el vapor "Ewo," que en calidad es igual al de los E. E. U. U., y que se vende barato.

Arica, Octubre 27 de 1890.

pp. Viuda de Nugent y Cª.
DAVID SIMPSON.

Don Enrique L. Salkeld es dueño

> [Para hacerse una idea adecuada de la apariencia de Paita, uno tiene que imaginar simplemente una colección de nidos de gaviota vacíos de alguna manera ensanchados y vueltos cabeza abajo. Sus pequeños comercios y casas están situadas juntas, principalmente en una larga calle cerca de la playa, con sus fachadas por el lado más estrecho, todo cubiertas de barro, tanto así que un paseante podría meter todo su dedo, y techadas con una especie de paja apretada atada a los travesaños de cañas. Alguna de ellas son casas de dos pisos y están bien amobladas, y son las que ocupan los agentes de las casas comerciales extranjeras, que reciben salarios extraordinarios por aceptar este destino como residencia].

Por otra parte, Ward describe Paita como una ciudad monótona y llena de polvo, rodeada de arenales sin ninguna vegetación y con el detalle algo sorprendente de que al parecer no tenía cementerios. Lo más destacable es *"a big bamboo cathedral"* (una gran catedral hecha de cañas]. Seguramente lo de la falta de panteón o camposanto es una anécdota dudosa para hacer creer que nadie quería morirse en ese desolado lugar sin agua. Desde lejos se veían las casas como nidos de gaviota vueltos del revés y lo que más le llama la atención es la presencia de algunos perros de aspecto triste y hambriento. La explicación es la falta de agua, que entonces ya era conducida mediante una tubería de fierro:

> Being completely surrounded by bares and bluffs, except the little space to seaward, there is not a trace of vegetation anywhere in sight.

> All the water that is used is brought from a point more than 30 miles away, formerly on the backs of mules, but now through an iron pipe. Though lying within the so-called "rainless belt" of Peru, it is said that smart showers occasionally fall here, say once in three or four years.
>
> [Estando completamente rodeada de desiertos y peñascos, excepto el pequeño espacio que mira la mar, no hay una traza de vegetación en ningún lado a la vista. Toda el agua que se usa es traída de un punto a más de 30 millas de distancia, antes a lomo de mulas, pero ahora con una tubería de fierro. A pesar de encontrarse en la llamada franja sin lluvias del Perú, se dice que pequeñas precipitaciones caen ocasionalmente, cada tres o cuatro años].

El querosene que se explotaba en el litoral norteño se vendía en el mercado nacional y en el extranjero como "querosene de Talara". Pero no dice mucho más y Ward apenas señala los sombreros de paja toquilla que traían a vender a los viajeros y hará más bien algunas precisiones del ferrocarril que traía de los valles de Piura toda clase de productos, en especial jabones para su exportación. El primero que señala la contaminación de los pozos al hablar de la bahía de Paita es el naturalista Leo E. Miller, quien hizo la ruta de Panamá al Perú en mayo de 1915, en un barco chileno, el *Palena*, que se detenía en todos los puertos de la ruta. Ocho días después de partir de Panamá llega a Paita, donde observa los depósitos de la refinería, ya en poder de la IPC. Es el centro —refiere el científico estadounidense— de los campos petroleros del Perú: "Tanks were visible in



Paita, siglo XIX.

the country near the town, and a thin film covered the wáter for several miles off-shore" [Los tanques de combustible podían verse cerca de la ciudad y una delgada capa de combustible cubría el agua por varias millas del litoral][19].

El norte del Perú vivía un periodo de crecimiento luego del colapso de la guerra. En las notas de los viajeros se advierte una impresión de desolación, pero también se nota un deseo de superar las dificultades en lo que Basadre acierta en llamar el atardecer del segundo militarismo (1890-1894). Scott o Ward no hacen mención alguna de los efectos negativos que ya empezaban a notarse en la costa norte peruana debido a la falta de políticas públicas de higiene en la ciudad y a la explotación descontrolada de sus recursos naturales en beneficio casi exclusivo de unos operadores extranjeros poco escrupulosos. Con el tiempo la contaminación se ha hecho insoportable, pero nadie se responsabiliza, quizás por lo mismo que cien años después nadie se acuerda de cuándo la claridad de la luna de Paita empezó a tornarse oscura.

Bibliografía

- ALBÁN Ramos, José. *Recuento histórico cultural del departamento de Piura*. Piura: Ediciones Ubillús. 1985.
- BARDELLA, Gianfranco. *Un siglo en la vida económica del Perú, 1889-1989*. Lima: Banco de Crédito del Perú. 1989.
- CARLETON, Geo W. Nuestro artista en el Perú. En: TAURO, Alberto (Ed.). *Viajeros en el Perú republicano*. Lima: Universidad Mayor de San Marcos. 1967.
- CARLETTI, Francesco. *Razonamientos de mi viaje alrededor del mundo (1596-1606)*. Edición de Francisca Perujo. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México. 1976.
- CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado y Centro de Estudios Internacionales. 2002.
- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Carlos. *Historia del Perú contemporáneo. Desde las luchas por la Independencia hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013.
- ESTRADA Morales, José H. *Paita en el tiempo y en la emoción*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. S.f.
- GLAVE, Luis Miguel. El puerto de Paita y la costa norteña en la historia regional de Piura. En: *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*. 1991. Vol. 20, nro. 2, pp. 501-509.
- GLAVE, Luis Miguel. La Puerta del Perú: Paita y el extremo norte costeño, 1600-1615. En: *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*. 1993. Vol. 22, nro. 2, pp. 497-519.

18 MILLER, Leo E. *In the wilds of South America: six years of exploration in Colombia, Venezuela, British Guiana, Peru, Bolivia, Argentina, Paraguay, and Brazil*. Nueva York: Charles Scribner's Sons. 1918.

- LECUANDA, José Ignacio. Descripción geográfica del partido de Piura. En: *Mercurio Peruano*. 11 de julio de 1793, fol.167. Hay una edición facsímil editada en Lima, Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú, 1986.
- MARTOS, Marco. Paita en una tradición de Ricardo Palma. En *Aula Palma. Revista del Instituto Ricardo Palma*. 2016. Nro. XV, pp. 223-235.
- MIDDENDORF, Ernst. *Perú: observaciones y estudios del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años*. Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos. 1973-1974.
- MILLER, Leo E. *In the wilds of South America; six years of exploration in Colombia, Venezuela, British Guiana, Peru, Bolivia, Argentina, Paraguay, and Brazil*. Nueva York: Charles Scribner's Sons. 1918.
- MOYA Espinoza, Reynaldo. *Historia de Payta*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. 1994.
- NÚÑEZ, Jorge. Las relaciones comerciales entre Guayaquil y Perú en la segunda mitad del siglo XVIII. En SESÉ, José María (Dir.). *El fenómeno El Niño en la costa norte del Perú a través de la historia. Perú-Ecuador, un espacio compartido*. Piura: UDEP. 2001, p. 110.
- OCAÑA, Fray Diego de. *Viaje por el Nuevo Mundo: de Guadalupe a Potosí, 1599-1605*. Madrid: Iberoamericana. 2010.
- SCOLD [SCOTT], Sam M. Ferrocarril al Marañón. En: *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. 1902. Vol. 12, nro. 2, pp. 184-194.
- ULLOA, Antonio de. *Viaje a la América meridional*. Tomo II. Madrid: Historia 16. 1990.
- VARGAS MACHUCA, Bernardo de. *Milicia y descripción de las Indias*. Madrid: Librería de Suárez. 1892, vol. II.
- WARD, Fannie B. Tow cities of Peru. En: *The Salt Lake Herald* (Utah), domingo 30 de noviembre de 1890, p. 10.

