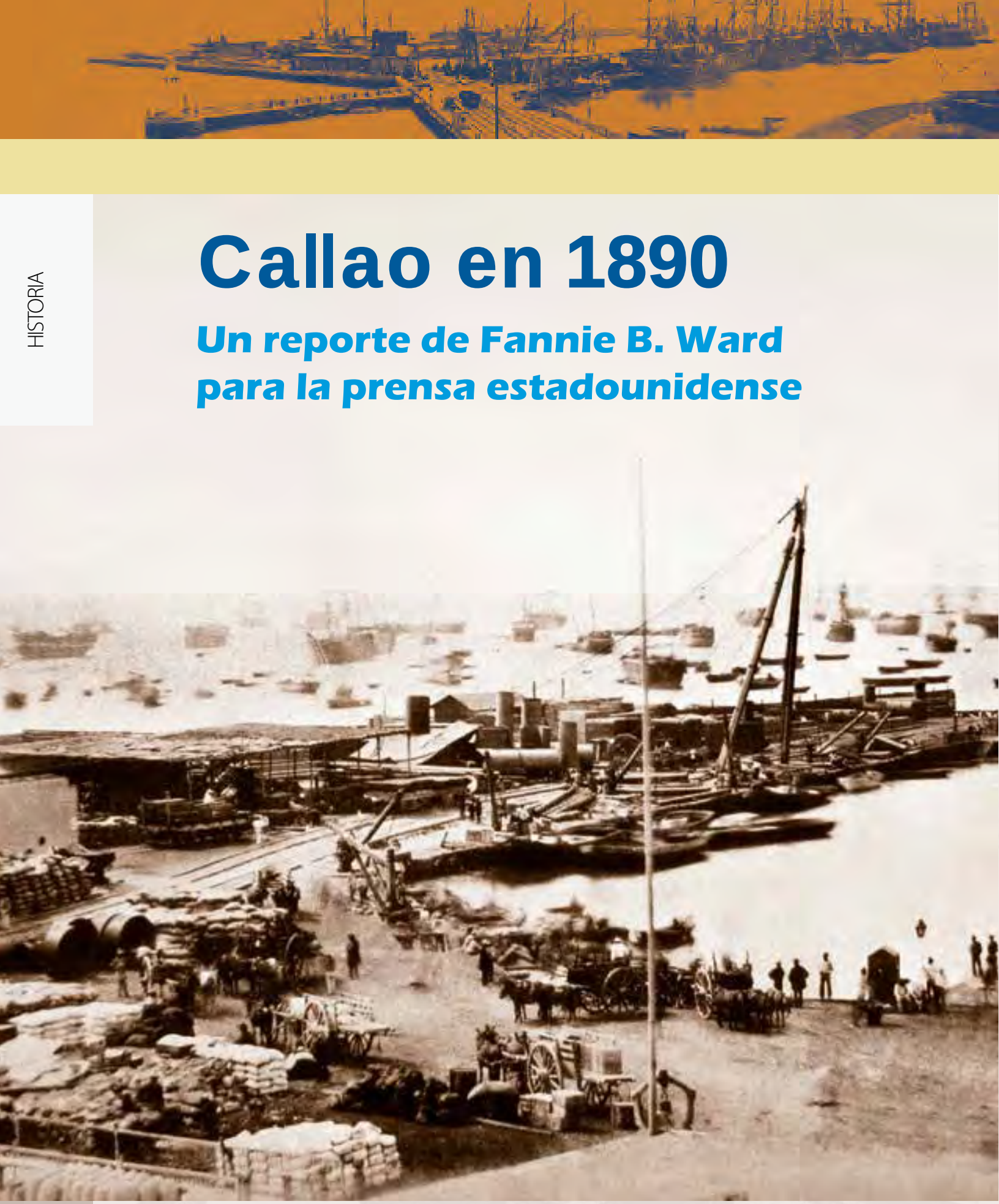
Callao en 1890

Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense







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). 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

La periodista norteamericana Fannie B. Ward, una viajera que llegó al Perú en el siglo XIX y escribió reportes sobre sus experiencias, no publicó ningún libro y por ello su obra quedó relegada en el tiempo. Ward arribó al Perú tras viajar por diversos países latinoamericanos y con la noticia reciente de la Guerra del Pacífico, que había tenido gran resonancia en Estados Unidos. Este artículo reproduce la traducción de uno de sus textos, "The Port of Peru", que muestran su mirada particular sobre el país de esos años.

PALABRAS CLAVE

Fannie B. Ward, Guerra del Pacífico, David Porter, literatura de viajeros.

ABSTRACT

The North American journalist Fannie B. Ward, a traveler that arrived to Peru in the 19th century and wrote reports about her experiences, she did not issued any book and for it her play remained relegated in time. Ward arrived to Peru after travelling to different Latin-American countries and with the recent news of the Pacific War that had had great echo in the United States. This article reproduces the translation of one of her texts, "The Port of Peru", that show her particular sight over the country of those years.

KEYWORDS

Fannie B. Ward, Pacific War, David Porter, travelers' literature.

Una viajera del XIX que no mencionaron Alberto Tauro o Estuardo Núñez fue la periodista norteamericana Fannie B. Ward, que hizo la ruta de Sudamérica como tantos otros. En conjunto, los libros y reportes de viajeros constituyen una importante fuente de información de la realidad económica y social de Sudamérica. El viaje de Ward quedó olvidado frente a otras viajeras más conocidas que visitaron el Perú durante el siglo XIX[1]. Ward no llegó a publicar ningún libro y, por ello, sus reportes quedaron olvidados, pero en su momento permitieron que una gran parte del público norteamericano se familiarizase con la realidad vital y los atractivos turísticos de estos países.

Estuardo Núñez es probablemente quien ha estudiado con mayor rigor la literatura de viajeros en el Perú[2,3]. Aunque sus primeros

1 SANHUEZA, Carlos. Viajeras en América Latina durante el siglo XIX. En: Carmen McEvoy y Ana María Stuven (Eds.), *La República peregrina: Hombres de armas y letras en América del Sur. 1800-1884*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos e Instituto de Estudios Peruanos, pp. 367-382. 2007.

2 PANTIGOSO, Manuel. 2013, p. 78.

3 Sobre viajeros en el Perú hay que mencionar las tempranas investigaciones de Federico Schwab, Jorge Guillermo Leguía, Jorge Basadre y Raúl Porras (Núñez, 1989, p. 41). Porras se ocupó de los viajeros italianos (1957) recogió algunos testimonios sobre el Cusco en la obra de Squier y otros, pero sería Estuardo Núñez (1974, 1989 y 1994) quien abordó un recuento exhaustivo de viajeros, especialmente los anglosajones y alemanes. Ver también la temprana bibliografía de José Pareja (1945) y los apuntes de López Martínez (2000). Sobre mujeres viajeras en Sudamérica, ver Sanhueza, 2007.



artículos datan de los años 1939 y 1940, será en su voluminosa compilación *Viajes y viajeros por el Perú* (1989) donde hace un detenido recuento de 25 viajeros que entre 1880 y 1900 visitaron el país. Decenas de comerciantes, científicos, ingenieros, geólogos y otros muchos atravesaron los Andes para abrir nuevas rutas o atraer inversiones demostrando que ni en los más remotos lugares podía haber obstáculos en el horizonte del mundo occidental y de sus intereses empresariales[4]. El primero de todos fue un marino norteamericano llamado David Porter, que publicó en Filadelfia sus impresiones del país en 1815[5].

Igual que todos ellos, Ward destaca las incomodidades, los pésimos caminos, el subdesarrollo y la indolencia de los pobladores, que convertidos en un tópico servían para justificar una pretendida superioridad en una retórica imperialista orientada a cobijar los negocios anglosajones. Luego de esta "vanguardia capitalista" y de aquellas "exploratrices sociales"[6], el periodismo tomaba el relevo para despertar en Estados Unidos el interés por las regiones australes del hemisferio y difundía las ideas de progreso y civilización como los bienes supremos otorgados por las nuevas potencias hegemónicas.

> Hay un propósito común en esas obras –dar noción científica de realidades desconocidas– y las inspira semejante inquietud arqueológica y etnológica además de la actitud de sagaces e ilustrados viajeros[7].

Los propios periódicos nacionales se proponían también, entre otras cosas, la mejora de las costumbres, la ilustración y el progreso del país, y en ese sentido asumen sin querer la visión que resulta de esta narrativa interesada desde afuera, aunque algunos también reivindican la necesidad de enfatizar lo nacional, porque con la pretensión del progreso "se va perdiendo todo lo que nos es propio y original"[8]. En el caso de Ward, sin embargo, se observa cierta complacencia por lo que ve y un escaso interés por defender reivindicaciones de ningún tipo, al contrario de la mayoría de los viajeros que la preceden o de lo que ocurrirá a partir de 1930 con los reportes de Frank Carpenter (1855-1924), matizados con denuncias de grandes injusticias sociales desde una perspectiva ideológica más radical[9].

Ward tiene una visión más optimista y complaciente, aunque no aprueba todo lo que ve. Tiene mayor atención a los detalles y en realidad busca igualmente las curiosidades que puedan llamar la atención a sus lectores con mayor sensibilidad. Inaugura una visión femenina en esa serie de intereses por las personas de lugares lejanos y de extrañas situaciones que persiguen los nuevos "viajeros de la prensa". El enfoque femenino da otra dimensión a los relatos de viajes. Las redactoras forman ya parte integral del equipo de todos los periódicos, al punto que un editor del momento reconoce, aun con reparos, que eran imprescindibles: "every newspaper should have at least one woman on its staff"[10]. Algunos protestan respecto de que las mujeres "colored her reports with imagination"[11], y no faltaron quienes consideran que su estilo era demasiado

4 PRATT, Mary Louise. *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation*. Nueva York: Routledge. 1992, p. 127.
5 PAREJA PAZ SOLDÁN, José. Para una bibliografía geográfica del Perú. En: *Mercurio Peruano*, 1945. Nro. 214, pp. 18-29.
6 PRATT, op. cit., pp. 146 y 155.
7 NÚÑEZ, Estuardo. *Viajes y viajeros extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos*. Lima: Concytec, 1989, p. 482.
8 GARCÍA BARRÓN, Carlos. El periodismo peruano del siglo XIX. En: *Cuadernos hispanoamericanos*, 1985. Vol. 417, p. 197.
9 RITCHIE, Donald A. *American Journalists: Getting the Story*. Nueva York: Oxford University Press. 1997, p. 159.
10 Todos los periódicos debían tener por lo menos una redactora mujer. BALDASTY, Gerald J. *The Commercialization of News in the Nineteenth Century*. Madison: University of Wisconsin. 1992.
11 BALDASTY, op. cit., p. 122.



El muelle dársena del Callao, siglo XIX.

emocional y, por lo tanto, inapropiado para la objetividad del periódico, pero las protestas quedarían en nada: las redactoras mujeres habían llegado para quedarse.

Las páginas del periódico ofrecerán a una nueva generación de redactoras no solo un espacio para su propia emancipación, sino también la oportunidad de expresar sus ideas y reivindicar sus derechos y libertades a lo largo del país, en el gesto simbólico de realizar largos viajes a lugares exóticos o peligrosos[12]. Se está desarrollando una nueva cultura viajera femenina y los relatos de viajes femeninos no solo son testimonio de lugares remotos, sino expresiones de una nueva visión generacional y "espejos del proceso de cambio que experimentaron"[13,14].

Fannie B. Ward fue una de las primeras reporteras que se inscriben en la galería del periodismo, representando al *Picayune* de Nueva Orleans[15]. Para inicios del nuevo siglo, de todos modos, un total de 133 reporteras formaban The Women's National Press Club, y solo el Newspaper Women's Club de Washington contaba con una membresía de 94 socias[16]. Fannie Ward no se resigna a

12 PRATT, op. cit., pp. 173.
13 GUARDIA, Sara B. (et al.). Prólogo. En: Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012, p. 9.
14 La construcción de una cultura viajera femenina se produjo a partir de un clima cultural procedente del movimiento abolucionista y pronto se extendió junto con las luchas sufragistas por Europa y América. BORRI, Claudia. La mirada de las viajeras ante la esclavitud en las Américas. Las experiencias de Maria Graham, Flora Tristán, Fanny Kemple y Fredrica Bremer. Siglo XIX. En Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012, p. 185.
15 ROSS, Ishbel. *Ladies of the Press. The Story of Women in Journalism by an Insider*. Nueva York y Londres: Harper & Brothers. 1936, p. 332.
16 ROSS, Ishbel. *Ladies of the Press. The Story of Women in Journalism by an Insider*. Nueva York y Londres: Harper & Brothers. 1936, p. 338.



Puerto del Callao.

escribir reportes de la crónica capitalina ni colabora en las páginas de moda y costura, sino que escribe largos reportes desde lugares remotos e interesantes. Pronto es reconocida en la prensa norteamericana como "the South American woman traveler"[17]. Ward preferirá relatar las peripecias de sus viajes y contemplar lugares como Cusco: «the stony streets of the old old city that had seen several centuries before the United States was born» [las calles empedradas de la vieja ciudad que ha visto pasar los siglos mucho antes del nacimiento de los Estados Unidos][18].

El Perú fue sin duda un destino muy atractivo para los reportajes de Ward, quien ya había adquirido una vasta experiencia en sus viajes previos a México, Centroamérica, Colombia y Ecuador. El país, además, despertaba un interés especial en esos años de difícil reconstrucción nacional. La Guerra del Pacífico tuvo bastante eco en la prensa de Estados Unidos[19] y despertó en el público norteamericano un sentimiento de solidaridad y de estupor por la no intervención del Gobierno americano, censurando en especial la actitud interesada del secretario Blaine. A raíz del desastre, varios medios reclamarán una mayor implicación estadounidense en los asuntos del continente[20].

Luego de una etapa convulsa de conflictos

17 Así la describe el periódico local de un distrito minero de Arizona al hacerse eco: estaba en un vapor por las costas de Chile cuando presenció que un minero de cobre de Atacama perdió US$ 90 000 en una sola noche, en lo que pudo ser la más grande partida de naipes jamás vista hasta el momento (*The Mohave County Miner*, 14 de noviembre de 1891, p. 5).

18 ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). En: *Allpanchis*, 2012. Nro. 80, p. 189.

19 ORTIZ BENITES, Juan. *El New York Herald y la Guerra del Pacífico*. Lima: La Casa del Libro Viejo. 2013.

20 Especialmente luego que el presidente Cherter A. Arthur diera a conocer los documentos diplomáticos relativos a la Guerra del Pacífico, lo que servirá la siguiente década para justificar la intervención americana en Cuba y Puerto Rico. José Ballón Aguirre (2003) ha estudiado el papel que jugaron las luchas por el poder en Estados Unidos en la suerte del Perú en el devenir de la guerra, hecho que sería denunciado especialmente por José Martí y provocaría luego una mayor implicación de la Unión Americana en los conflictos continentales.



Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense

tras el declive del Partido Civilista, surge el enfrentamiento entre el Partido Demócrata, de corte liberal, de Nicolás de Piérola, y el constitucionalista más conservador del mariscal Cáceres. El Perú vivía un periodo de cierta estabilidad y se buscaba afianzar la reconstrucción nacional luego de la guerra con Chile. La guerra civil de 1885 termina con la caída de Iglesias y al cabo de una gran inestabilidad política y social surge el Gobierno de Piérola, al que le sucede el general Morales Bermúdez, quien en su discurso de toma de posesión, el 10 de agosto de 1890, elogió precisamente la paz de que gozaba al fin la República[21]. Aunque la situación no estaba exenta de tensiones, como el motín de Santa Catalina, en diciembre de ese año, se nota un deseo general de superar las dificultades en lo que Basadre llama el *atardecer* del segundo militarismo, que se clausura con la muerte del propio Morales Bermúdez en 1894. Ese "republicanismo autoritario"[22] intentará reconstruir el país con una fachada republicana y una maquinaria militar basada en criterios científicos de tinte positivista: la "dictadura organizadora"[23] verá sus frutos con el aumento de las exportaciones y la afluencia de inmigrantes de distintos países de Europa.

El interés de la prensa norteamericana por el Perú, así como su curiosidad general por las antigüedades prehispánicas, van al consiguiente compás del auge de las exportaciones de guano con destino a las islas Hawái, lo que facilitaba además la importación de madera y metales, necesarios para los ferrocarriles y el desarrollo industrial del Perú. Las inversiones recién empezaban a sentirse hacia 1890, pero las importantes iniciativas empresariales no lograrían una modernización efectiva del país. Según Augusto Ruiz Zevallos:

> El capital extranjero realizó fuertes inversiones en la minería (la Cerro de Pasco Cooper Corporation), en el petróleo (International Petroleum Company), en la industria textil (capitales en fábricas como Vitarte, El Progreso y El Inca) y en la agricultura para exportación (Casa Grace).
>
> La élite económica —no obstante que mostró capacidad empresarial— no tuvo la dirección de todo el proceso de modernización, ni pudo —ni siquiera lo intentó— poner fin a la transición al capitalismo en el Perú[24].

Incluso se llegó a consultar la posibilidad de un tratado comercial con Estados Unidos, que no llegaría a materializarse[25]. Fannie Ward advierte cuáles eran los temas que podían interesar a este nuevo público y se hace eco de la postración en la que encuentra el país, lo que explica el decaimiento de Callao como puerto comercial; asimismo, advierte la pobreza que rodea la ciudad y algunas calles.

Fannie B. Ward nació el 27 de enero de 1843 en Monroe, en el estado de Michigan. Ocupó una plaza en el Departamento del Tesoro en Washington en 1874[26]. En 1875 comienza una columna para el *Ohio Farmer*, que se titula de modo estereotipado: "Confidential Chats with the Ladies". También escribe notas

---

21 BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú (1822-1930)*. Lima: Editorial Universitaria. 1968, vol. X, p. 199.
22 MCEVOY, op. cit., p. 289.
23 MCEVOY, op. cit. P. 277.
24 RUIZ ZEVALLOS, Augusto. *La multitud, las subsistencias y el trabajo. Lima, 1890-1920*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2001, p. 28.
25 VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M. *Lima a fines del siglo XIX*. Lima: Universidad Ricardo Palma. 2008, p. 222.
26 Fannie Brigham Ward recibe solo algunas menciones en las monografías norteamericanas. Apenas hay una breve referencia en Ross (1936, p. 323). Fahs dedica mayor atención a la reportera (2011, pp. 241-243), aunque se ocupa sobre todo de sus viajes a México y Cuba (2011, p. 246-251). Ninguno registra su apellido de soltera ni se conoce sus vínculos familiares. Sobre las mujeres que ejercieron el periodismo, en general, a fines del siglo XIX, ver Douglas, 1999, especialmente el capítulo 13: "When the Women Marched In" (pp. 171-190).



políticas para el *St. Louis Globe-Democrat*[27]. Muy pronto se encuentra en problemas económicos, dado que los corresponsales a tiempo completo son los únicos que disponen del telégrafo, con lo que no puede competir con ellos en lo que respecta a cubrir las noticias de actualidad. Se especializa en notas de interés más allá de la coyuntura. Decide hacerlo con relatos de viajes, que se harán más frecuentes luego de su divorcio (1888). Recibe un pago por sus colaboraciones, lo que de alguna manera también le brindaba mayor libertad de decisión y de movimiento[28], pero debe viajar a lugares que despierten el interés de los lectores: política, economía y turismo van de la mano[29].

No tenemos una cronología precisa de sus viajes, porque las fechas que ella misma proporciona no suelen ser coincidentes. Hizo un largo recorrido por México (1886), y pocos años después emprende su más largo trayecto que le hará recorrer el continente: viaja por Costa Rica, Honduras y Nicaragua (1888), llega a Panamá, recorre Colombia (1889), visita Quito y Guayaquil, y de ahí sigue ruta por barco hasta Callao (1890), permanece un buen tiempo en Lima, de donde seguirá más tarde otra vez por barco hasta Mollendo, para visitar Arequipa (1891), Puno y Cusco. Pasa a Bolivia y desde La Paz hace una excursión de 15 días a lomo de bestia para buscar las fuentes del Amazonas[30].

Luego sigue a Chile (1891) y por tierra pasa a Argentina, visita las islas Malvinas y recorre Brasil (1892), de donde regresa a Estados Unidos. Años después hace un viaje a España y también pasa largas temporadas en Cuba y Puerto Rico (1897-1898), donde presencia los sucesos previos a la guerra con España. Ward llegó a escribir aproximadamente un millar y medio de reportes para más de 40 periódicos diferentes, pero no llegó a trabajar para ninguno como corresponsal a sueldo fijo, y expresaba cierta desazón hacia aquellos corresponsales que se limitaban a contentar al gobierno y manejaban fuentes de información muy pobres[31]. En realidad, Ward es un buen ejemplo de integridad en la profesión y sus viajes no tienen objetivos políticos ni de ninguna otra clase, salvo el compromiso de ofrecer a sus lectores notas amenas e interesantes[32].

En 1900 acompaña a Clara Barton[33] a Texas, donde había sobrevenido un fortísimo huracán y le propone hacer un largo viaje a Oriente, aunque nunca lo llegó a realizar[34]. Los últimos años son difíciles, luego de la muerte de su hija menor, quien la había acompañado en sus viajes[35]. Finalmente, luego de una larga enfermedad, muere el 4 de octubre de 1913 en Washington. Fue enterrada en Ravenna (Ohio). El diario dedica unas líneas a la memoria de esta reportera señalando el valor de sus crónicas: "Newspaper woman, who wrote many atractive letters on foreign travel"[36].

---

27 FAHS, Alice. *Out on Assignment: Newspaper Women and the Making of Modern Public Space*. University of North Carolina Press. 2011, p. 242.
28 FAHS, op. cit., p. 20.
29 FAHS, op. cit., p. 241.
30 WARD, Fannie B. Story of the Discovery of the Great Amazon. En: *The Salt Lake City Herald*, domingo 20 de noviembre de 1892, p. 13.
31 FAHS, op. cit., p. 250.
32 Fannie Bingham Ward señala sobre Fahs (2011, p. 241): "is a good example of a newspaper woman whose travel gave her the freedom to discurr both culture and politics, as well as the hability to make a substantial living over some twenty years in Latin America and the Caribbean".
33 Fannie Ward hizo, desde 1900, amistad duradera con Clara Barton, quien fue la fundadora de la Cruz Roja estadounidense. De su correspondencia se desprenden algunos detalles de su vida: sus apuros económicos y las dificultades que encontraba para colocar sus artículos cuando las campañas electorales absorbían todas las columnas. Ver más detalles en Arrizabalaga, 2012, op. cit.
34 WARD, Fannie B. Red Cross to de Rescue. En: *Evening Times* (Washington D.C.), 13 de setiembre de 1900.
35 Fannie B. Ward tuvo tres hijos. El mayor fue fotógrafo en Kent. Su hija Nelly se casó con un médico en Washington. La más joven la acompañó en varios de sus viajes especialmente en su larga travesía por Sudamérica (Arrizabalaga, 2012).
36 "Una reportera que escribió muchas páginas interesantes a lo largo de sus viajes por el extranjero". *The Washington Herald*, lunes 6 de octubre de 1913, p 10.



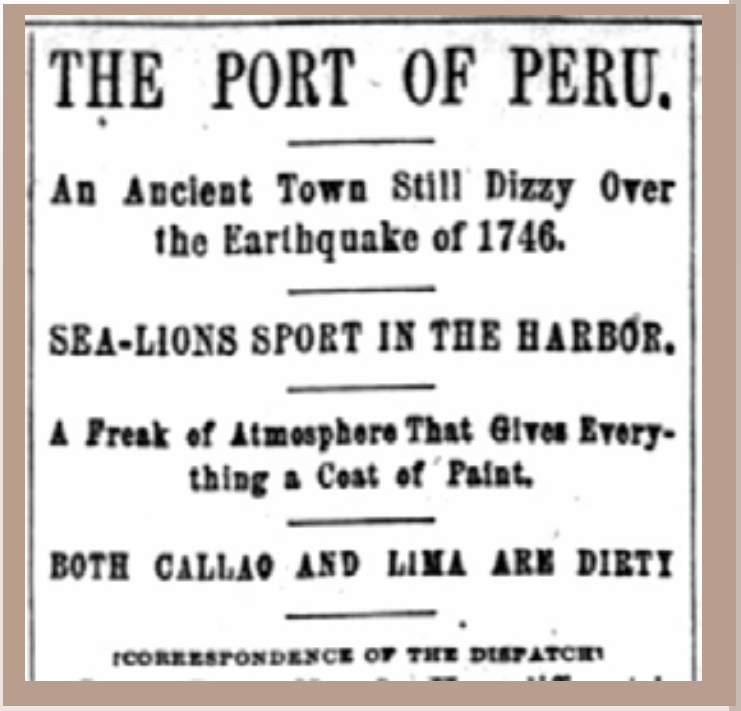
Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense

El primer reporte remitido por Fannie Ward desde el Perú está fechado el 30 de agosto de 1890, a bordo de uno de esos vapores ingleses que hacían la ruta de Sudamérica, y registra sus impresiones del viaje realizado desde Guayaquil rumbo al Callao, haciendo escala en Paita y Pacasmayo. Ward ofrece algunos detalles de sus impresiones de Paita y Pacasmayo, un testimonio elocuente de la situación en la que se encontraba el litoral norteño luego de la Guerra del Pacífico, pero también aprovecha para referir detalles de la vida cotidiana de aquellos barcos a vapor, que trasladaban igual personas que caballos, ganado y toda clase de mercancías en un pequeño mundo en miniatura que iba deteniéndose en cada puerto de cierto interés comercial para enviar algodón, cacao, vino y azúcar rumbo a Europa:

> Life on board one of these great English steamers that ply the Southern Pacific, has its peculiar features, but is by no means unpleasant[37].

Al final del reporte indica que su siguiente destino sería Callao y efectivamente, con el título: "Peru's Principal Port", se publicó en el periódico *Record Union* de Sacramento (California) lo que sería el segundo reporte de Ward sobre el Perú, el 6 de diciembre de ese año (p. 8), y al día siguiente, bajo el título: "The Port of Peru", en el dominical del *Herald* de Salt Lake City (p. 13), y en el *Pitsburg Dispatch* (p. 22)[38].

Ward describe el puerto, su carácter cosmopolita y desigual, las travesuras de los lobos marinos, la gran cantidad de desempleados, la decadencia del muelle, la suciedad, el desorden y las elevadas tasas impuestas a la navegación y el comercio marítimo. Refiere el terrible terremoto de 1746. En parte, se hace eco de las observaciones de otros viajeros: Squier y Baxley, pero ofrece también sus propias sensaciones. Hace comentarios del entorno, ofrece detalles de lo que le muestran sus sentidos: la vista, los olores, la brisa, el calor... Muestra una simpatía por los antiguos pobladores que construyeron las huacas, pero no es tan amable con los peruanos empobrecidos que merodean



THE PORT OF PERU.

An Ancient Town Still Dizzy Over the Earthquake of 1746.

SEA-LIONS SPORT IN THE HARBOR.

A Freak of Atmosphere That Gives Everything a Coat of Paint.

BOTH CALLAO AND LIMA ARE DIRTY

[CORRESPONDENCE OF THE DISPATCH]

Reportes de Ward "The Port of Peru" publicado en el *Herald*.

37 "La vida a bordo de esos grandes vapores ingleses que fleta la Southern Pacific tiene sus rasgos peculiares, que mal que bien no siempre son desagradables" (Arrizabalaga, 2018). Con el título: "Southern Character" se publicó en el periódico *Record Union* de Sacramento (California) el 29 de noviembre de ese año (p. 2), y al día siguiente, bajo el título: "Two cities of Peru", en el *Herald* de Salt Lake City (p. 10).

38 También apareció pero incompleto en el *Biloxi Daily Herald*, de Misisipi, el 24 de enero de 1891, p. 3. Con otra fecha y el título "Callao", volvió a aparecer en el *New Haven Morning Journal and Courier* el 11 de abril de 1903, p. 13. Seguramente se publicó también en otros medios y fechas, debido a que Ward procuraba que sus entregas no tuviesen alusiones a sucesos concretos, con lo que no perdían actualidad y podía colocarlos en distintos medios, siempre buscando por ello una retribución económica correspondiente. En realidad, los periódicos publicaron algunas entregas con anterioridad, referidas a la descripción del puerto de Mollendo y al valle de Palpa, pero es probable que estos fueran escritos luego de pasar por el Callao, por lo mismo que los editores iban publicando las entregas conforme les convenía mejor y el reporte del Callao será continuado durante semanas por sus impresiones de la ciudad de Lima.



el muelle del Callao. De cualquier forma, ofrece una imagen bastante completa de sus primeras impresiones del puerto y la ciudad, y se puede sentir la misma emoción de una viajera orgullosa de ver su bandera norteamericana ondeando junto a la enseña peruana acercándose al puerto del Callao.

Los periódicos de Estados Unidos recogerán en sus páginas otros muchos reportes de Ward y prácticamente todas las semanas ofrecían un reporte de la viajera. Enviará más de 10 reportes de Lima y seguirá luego su periplo a Mollendo, Arequipa y Cusco. Con una amplia experiencia como corresponsal, Ward hizo gala de sus extraordinarias cualidades como redactora de crónicas de viajes, y así también reivindicará, como lo harían un puñado de audaces reporteras, la condición de la mujer y su capacidad de realizar todo aquello que había estado reservado para el sexo masculino y con ello el poder de expresar su voz en la opinión pública[39].

A continuación, se ofrece la traducción del reporte "The Port of Peru":

El puerto del Perú

Razones por las que su gloria ha desaparecido. Desde Callao a la capital. Un terremoto que arrastró millares de seres humanos al fondo del océano.

Lima (Perú), noviembre 1 de 1890. [Correspondencia especial del *Herald*][40]

Qué diferente de lo que habíamos imaginado se nos presentó ese puerto de renombre mundial y qué decepción la nuestra, pues apenas quedan trazas originales del Callao del siglo XVI ni del encanto de su vieja historia y tradiciones. Al contrario, es el ejemplo más evidente de ciudad cosmopolita que yo haya encontrado en Sudamérica, un lugar en el que el inglés se habla casi más que el español y donde agentes de todas las nacionalidades han sobrepasado a los asequibles lugareños en todo lo que se refiere a negocios[41]. Hasta la pronunciación verdadera de su nombre nos ha sorprendido, porque desde la escuela se nos enseña a decir *Cal-lay-o*, pero debe pronunciarse *Col-yow*, con el acento en la última sílaba.

Aunque el puerto no tiene nada de lo que pueda presumir y en realidad no merecería tal nombre en nuestras tormentosas costas del hemisferio septentrional, en realidad es uno de los mejores puertos de este lado sur del continente, al ofrecer un excelente abrigo de los vientos dominantes del sur-suroeste, gracias a la mole desierta de la isla de San Lorenzo y por una lengua de tierra que lo protege. En verdad, se ve magnífico conforme el barco se aproxima entre la neblina que siempre se cierne sobre la costa y el mar en las primeras horas de la mañana.

Llegamos sobre las ocho de la mañana y echamos ancla a una milla de la playa, en una niebla que los marinos dicen que es tan espesa como para cortarla con un cuchillo, y se atribuye a la condensación de la humedad tropical por culpa de las corrientes frías que empujan los vientos constantes procedentes de las regiones antárticas. Surge de entre la niebla en un contorno borroso y de proporciones insospechadas, una espectral selva de mástiles y arboladuras, de vapores,

39 FAHS, op. cit. Entre las viajeras del siglo XIX, hay que mencionar a María Graham y Flora Tristán (Borri, 2012), la señora Calderón de la Barca o Paola Kolonitz (Wobeser, 2012), la mayoría de ellas en México, además de los testimonios de viajeras que hacían la ruta marítima de California a Panamá (Busto Ibarra, 2012). Ver Sanhueza, 2007.

40 Los subtítulos cambian en las distintas entregas. En el *Pittsburgh Dispatch* se anuncia: "Una antigua ciudad todavía conmocionada por el terremoto de 1746. La atracción de los leones marinos en el puerto. Un enigma en la atmósfera que da a todo una costra marrón. Callao y Lima son sucias".

41 Ward destaca el carácter cosmopolita del puerto y dibuja la fisonomía de la hegemonía del capitalismo anglosajón en el Pacífico. Otro viajeros coinciden con este diagnóstico. Curtis (1888, p. 353) señalaba también a fines del XIX: "One can hear all the languages of the earth spoken at Callao" [Uno puede escuchar todos los idiomas del mundo hablados en el Callao]. Lima contaba ya, según el viajero argentino Carlos Eugenio Pioda, con un aproximado de 20 000 extranjeros de un total de 150 000 habitantes (López Martínez, 2000, p. 135). La migración aumentó considerablemente a partir de 1872 cuando se creó la Sociedad de Inmigración Europea, encargada de promover en Europa la imagen del país y sufragaba los gastos que demandaba el transporte (Ruiz Zevallos, op. cit., p. 81).

Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense



Plaza Grau del Callao, al fondo la isla San Lorenzo.

barcos mercantes buques de carbón y otras embarcaciones fantasmales de todos los mares y a la derecha se levanta la isla de san Lorenzo y un faro que parece ser más ornamental que útil, y de frente se levantan las fortificaciones de formas circulares del viejo castillo de San Felipe[42], sobre cuyos muros fortificados ondeó la bandera española por última vez en este continente. A la izquierda, como si fuera a través de un vidrio oscurecido, se ve la vegetación amarillenta y árboles pálidamente verdosos debido a la falta de lluvias elevándose progresivamente hasta los pies de los Andes. Las colinas marrones parecen dispuestas en filas cerradas, una tras otra, elevándose gradualmente; y todavía más allá, tras una nube inmóvil, pudimos vislumbrar la cordillera cubierta de nieve, en perfecta armonía con el azul del cielo. En la base de esos cerros, solo seis millas tierra adentro, se encuentra la última Thule de nuestros sueños: Lima, la Ciudad de los Reyes, que Pizarro fundó justo hace 335 años[43].

Apenas había bajado el ancla, el vapor se vio rodeado de un clamor de barqueros que esperaban la llegada del capitán del puerto para agolparse sobre el embarcadero y asediar a los pasajeros ofreciéndoles el servicio de trasladarles o desembarcarlos con sus equipajes en tierra, pero hasta obtener este distinguido permiso no se atreven a acercarse más de lo que la ley permite. El autócrata del puerto siempre mira por su propia conveniencia. Puede que se quedó durmiendo luego de celebrar la noche anterior o que esté conversando

42 El Real Felipe. Una de sus fortificaciones se llamó de San Felipe.
43 Parece que las cuentas no salen, porque Ward no visita Lima en 1870 sino en 1890, con lo que el lapso fue de 350 años.



con unos amigos o tomándose el café de la mañana: bajo ningún concepto permite que se le interrumpa o se le apremie, por más que los pasajeros se molesten y por más malas palabras que suelten los hombres de mar, y necesita que le esperen por lo menos una hora o más. Mientras tanto, los marineros discuten entre ellos y forcejean para asegurarse los pasajeros gritando desde la distancia, y nosotros nos armamos de paciencia y recabamos toda la información que pudimos concerniente a la localidad.

Un pasajero muy comunicativo nos llamó la atención sobre algunos leones marinos que jugueteaban en torno a los botes. Nos dice que es una gran distracción verlos y observar cómo remedan a las personas en sus gritos y rivalidades, y en sus insinuaciones y amoríos en una suerte de convivencia casi familiar. Escuchen un momento, a cualquier hora del día y podrán oír sus voces resonantes, medio ladrando, medio bramando. Abundan a lo largo de esas costas y no han consentido en ser expulsadas de este agitado puerto pues proliferan casi domesticados.

Hay un sinfín de historias que hablan del enigmático pintor invisible del Callao, como se llama un misterioso fenómeno local: un artista insidioso que trabaja confinado a este puerto con una brocha imprevisible, pues nunca aparece tierra adentro o en mar abierto, ni más allá de unas pocas millas hacia el norte o hacia el sur. Todos los que aman el mar saben con qué cuidado deben mantener los buques los marinos, limpian y restriegan cuidadosamente cada palmo de la nave antes de llegar a puerto hasta la última pulgada por dentro y por fuera, para que se vea impecable y brillante como la espuma, poniendo todo su empeño en el estropajo y la piedra pómez. Después de toda esta labor, imagine el disgusto del cansado marinero cuando, quizás justo la mañana siguiente de echar anclas en la bahía de Callao se despierta y encuentra el barco cubierto de punta a punta por una capa grasosa y espesa de color chocolate que penetra cada rendija y cada rincón avanzando inexpugnable incluso por las cerradas escotillas. El pintor del Callao ha estado en acción. Siempre ocurre en la noche, sin la más leve sospecha de su presencia, llena el aire con un olor repulsivo. Si limpian toda la suciedad mientras todavía está húmeda con bastante jabón y una buena cepillada, todavía puede ser removida, pero si se deja que se seque no hay ninguna rasqueta que lo pueda retirar y lo más fácil y barato será cubrirlo con una o dos manos de pintura[44]. Por supuesto hay muchas teorías respecto a esta extraña escarcha que no se van con el sol. Algunos dicen que es un tipo de emanación grasosa que llena la atmósfera en este lugar debido a vapores que afloran del océano, mientras otros lo atribuyen a una especie rara de residuo volcánico que brota a través de las aguas por ciertas corrientes subterráneas.

44 Ward coincide con la descripción que había hecho William E. Curtis (1888) pocos años antes: "The 'Callao painter' is something that skippers dreads. Its brush is the breeze, and its pigments are in the air. It comes and goes without premonition and its work usually done in the night. A vessel will enter the harbor of Callao with its timbers as white as the virgin snow, and its planking as clean as holly-stone and elbow-grease can make them. The disgusted sailors may awaken in the morning and find everything covered with a brown nasty film [...] Of course there are theories about it which may or may not hold good and over them scientific minds have argued, and will argue interminably. Some say that the guano is forced up by vapors into the atmosphere, while others assert that it is a species of volcanic dust driven through the water by subterranean forces. However, the only point on which all agree is that it is a repulsive phenomenon, and has been the cause of more profanity than anything else which seamen encounter on the west coast". (El pintor del Callao es algo que produce terror a los patrones. Su brocha es la bruma y sus pigmentos están en el aire. Viene y va sin avisar y trabaja usualmente de noche. Un velero arribará al puerto del Callao con sus maderas blancas como la nieve y sus cubiertas tan limpias como la piedra pómez y el estropajo pueden dejarlo. El marino disgustado puede que se levante en la mañana y encuentre todo cubierto con una cubierta pegajosa color pardo [...] Por supuesto, hay teorías sobre lo que podía o no causarlo y sobre el tema las mentes científicas han argumentado y argumentarán interminablemente. Algunos dicen que el guano es levantado por vapores a la atmósfera, mientras otros afirman que es una especie de residuo volcánico emanado por las aguas debido a fuerzas superiores. Sin embargo, el único punto en el que todos se muestran de acuerdo es que es un fenómeno repulsivo y que les hace decir más vulgaridades que ninguna otra cosa que los hombres de mar hayan encontrado en la costa occidental). (Curtis, 1888: 416, [traducción nuestra]). Porras Barrenechea, 1955, p. 262 se hizo eco de la imagen negativa que recibían los viajeros al llegar al puerto.



Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense

Solo están de acuerdo en una cosa, que esa bruma pegajosa no se halla en ningún otro lugar del mundo y les ha hecho proferir más blasfemias que todas las tormentas que han azotado el puerto del Callao.

> **"CALLAO TIENE UNA POBLACIÓN DE 30,000 PERSONAS, PERO SU GLORIA COMO UN GRAN ENCLAVE COMERCIAL MARÍTIMO SE HA DESVANECIDO".**

Esta región es particularmente volcánica, como se comprueba en todas las laderas occidentales de los Andes por los numerosos trastornos que han ocurrido. El peor que fue registrado aquí, y uno de los peores que hayan sucedido en ninguna otra ciudad, fue el gran terremoto del 28 de octubre de 1746, que arrasó totalmente el viejo puerto del Callao, el que ocupaba la punta saliente de tierra a la izquierda del Callao actual, con todos sus habitantes, excepto un hombre que estaba en el mar[45]. Luego de una tibia y tranquila tarde sobrevino hacia las 10 y media de la noche un tremendo movimiento telúrico que removió tanto Lima como el Callao, produciendo graves daños a la capital y reduciendo el puerto a un montón de ruinas. Entonces apareció una enorme ola que arrastró todo a su paso por el puerto, llevándose al fondo todo lo que encontraba y a toda la gente que vivía allí: más de cinco mil personas perecieron en el maremoto. Las aguas, que cinco minutos antes habían estado en calma como un estanque, retrocedió sorpresivamente una gran distancia y entonces regresó en una ola gigante con una fuerza tan formidable que no solo la ciudad y sus fortificaciones y todos sus habitantes, sino que también los buques y barcos anclados en el puerto fueron destruidos. Otros fueron llevados tierra adentro en la cresta de una ola que retrocedió casi instantáneamente dejándolos extrañamente varados sin una gota de agua. Uno de estos fue el buque de guerra español *San Fermín* y el lugar donde apareció al retirarse las aguas, entre al actual Callao y Buena Vista, está señalado por un pequeño monumento.

Naturalmente les llevó mucho tiempo recuperarse de la conmoción a los sobrevivientes de la ciudad y entonces escogieron una ubicación mejor para reconstruir el puerto (el lugar donde se encuentra el Callao moderno) y lo defendieron con una fortaleza pentagonal que posee dos grandes torres circulares y un imponente lienzo de muralla que mira al océano. Fue construido cuidadosamente para resistir una invasión y lo armaron con potentes cañones, aunque puede que todo ello no sea más que un patio de juegos para las invisibles pero poderosas fuerzas de la tierra, el aire y el mar. Los vecinos se echan a temblar al menor movimiento telúrico, y no es para menos, pues los temblores aquí no son para nada despreciables. De nuevo, en 1825, Callao escapó apenas de una total destrucción y muchos otros movimientos han provocado daños de distinta consideración.

La breve visita del capitán de puerto por fin concluye y los funcionarios del departamento de salud señalaron con satisfacción que no había ninguna enfermedad contagiosa a bordo, con lo que ya teníamos permiso para ir a tierra. Por supuesto, todos los marineros se agolparon en las escaleras. Pero no hicimos aprecio de sus amables ofertas porque nuestra comitiva incluía un nuevo ministro

45 El terremoto tuvo una duración aproximada de tres minutos y el maremoto posterior acaeció media hora después. Sobre los sucesos acaecidos en el terremoto de 1746, ver Quiroz, 2007, pp. 145-151.



de los Estados Unidos, en ruta a su misión en Sudamérica, y de hecho habíamos sido recibidos por salvas de bienvenida y banderas al viento, tras lo cual todos fuimos llevados a tierra a bordo de un bote de transporte militar con marinos remando a una sola voz y las barras y estrellas ondeando delante de nuestras cabezas, junto a los colores blanco y rojo de la *bandera* peruana[46].

Si Callao se veía venido a menos y abandonado cuando mirábamos a través de la neblina, a una milla de distancia, ¡cuánto más decepcionante nos pareció en una rápida mirada bajo el claro brillo el sol! Alguien lo ha descrito muy bien: "casas hechas de cañas cubiertas de barro, pintadas de un amarillo sucio, estrechas y torcidas, siguiendo una línea apenas perpendicular u horizontal y parece como si todas estuvieran esforzándose por sostenerse unas a otras luego de una gran debacle en un vano empeño por mantenerse en fila a lo largo de la calle"[47]. Como el oleaje es considerable incluso en los días de clima más suave, han construido un gran rompeolas hacia el embarcadero, donde unas escaleras permiten a los botes pequeños y más ligeros recibir o desembarcar a los pasajeros y carga. Los escalones terminaban en una variopinta muchedumbre, la mayoría holgazanes sin trabajo gritando y empujándose más que nada por pura curiosidad, para presentarse a las señoras y obstaculizarles el desembarco, y así tuvimos dificultades para abrirnos paso a través de esos individuos sucios y malolientes[48].

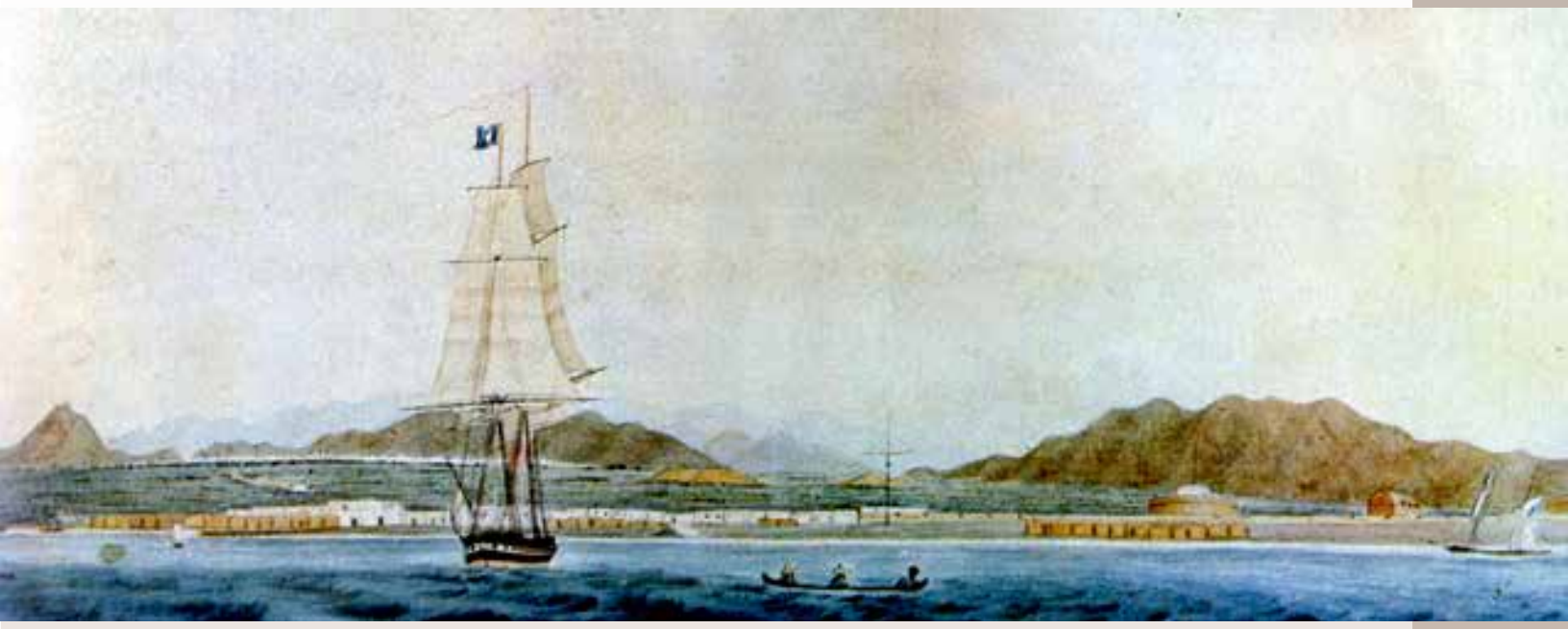
La pequeña plaza al final del muelle ofrecía una escena extraña y bulliciosa, repleta de los pesados tipos del embarcadero y de caballeros pobres con sombreros viejos y ponchos gastados. Nos sorprendió ver grandes pilas de sacos de grano y otras mercaderías depositadas sin más al aire libre y entonces recordé que aquí nunca llueve y no hay nada que temer sino la humedad que deja la neblina. Hay montones de trigo de Chile esperando para salir a los molinos del Rímac —el río del que Lima tomó su nombre—; hay bloques de sal blanca y rosada, semejante al ónice, traída de las salinas de Huacho y gigantescos *piscos*, o tinajas de arcilla roja, que asemejan las ánforas de la antigua Roma, llenos de "Italia" del valle de Pisco, además de paquetes de corteza de chinchona de las selvas de la lejana vertiente oriental, pirámides de chancaca envueltas en hojas de banano, que es el azúcar morena, sin refinar, que destila un delgado líquido dulce para deleitación de un ejército de moscas y de niños desnudos que andan por allá, y otros varios productos *del país* mezclados confusamente con mercancías, paquetes y cajas de aspecto familiar procedentes de Norteamérica y Europa.

Callao tiene una población de 30,000 personas, pero su gloria como un gran

46 *Marineros y bandera* aparecen en español en el original.

47 Se refiere sin mencionarlo a Ephraim Squier, a quien no solo cita en esta oportunidad sino que sigue líneas más abajo aludiendo a los mismos motivos que trae su compatriota (1877, p. 29).

48 Squier había descrito en términos parecidos el embarcadero señalando la fuerza del oleaje, y también menciona el incómodo recibimiento de una muchedumbre que describe en términos todavía más duros: "There is, nevertheless, a considerable swell; for the heave of the great breast of the Pacific is proportioned to its own vast expanse, and is felt in every nook and corner of the South American coast, however well sheltered it may be. In consequence, a kind of mole, or breakwater, has been built out into the harbor or anchorage, with stairs behind, where all small boats and lighters receive and land their passengers and cargies. [...] a filthy, fetid, hustling crowd, who gaped at the ladies, and obstructed the landing, so that we could with difficulty push our way through their ragged ranks". [Hay un oleaje considerable y, debido al enorme tamaño de la cuenca del Pacífico, se siente en cada playa y cada recodo de la costa de Sudamérica, no importa qué tan protegida pueda estar. En consecuencia, una especie de muelle o rompeolas se ha construido dentro del puerto o embarcadero con unas escaleras por las que botes pequeños y ligeros reciben y embarcan pasajeros y carga. [...] una muchedumbre sucia, fétida y miserable se agolpa alrededor de las señoras y obstruyen el desembarque tanto que con dificultad pudimos hacernos camino empujando a través de una fila muy estrecha] (Squier, 1877, pp. 29-30. Traducción mía).



Vista del puerto del Callao, acuarela de Henry James. Colección de Juan Miguel Bákula.

enclave comercial marítimo se ha desvanecido[49]. Hay algunos edificios de considerables proporciones arquitectónicas entremezclados entre los ranchos de cañas y barro, y destaca entre todos la representación comercial de los banqueros de Nueva York, los señores Grace and Co.[50], además de la nueva estación de tren, que también está muy cerca del muelle. El calor es intenso y un olor fétido asalta los sentidos por todas partes, pues no hay drenaje, excepto el que naturalmente provee la propia inclinación del terreno hacia el mar, y como no cae jamás siquiera una pequeña lluvia que limpie las calles, el lugar es proverbialmente insalubre.

La pobreza en que se sumió el Perú luego de la guerra y la consecuente depresión de su comercio, así como las enormes tarifas impuestas por el Gobierno, y las exorbitantes tasas portuarias han conspirado para arrojar el comercio fuera del Callao, con el correspondiente beneficio de Valparaíso el puerto de Chile. Hace unos pocos años, cuando el Gobierno del Perú se encontraba en una angustiosa necesidad de fondos y deseando vender alguna cosa que pudiera aliviar un poco la caja fiscal para mantenerse a flote, el Gobierno prácticamente vendió este puerto a una compañía francesa que alquila los embarcaderos y el muelle por un

49 Otro testimonio relativo al declive del puerto del Callao en esa época lo ofrece William E. Curtis, quien explica el deterioro como resultado de la guerra: "A constant succession of wars and revolutions in Perú has destroyed his commerce". [Una constante sucesión de guerras y revoluciones han destruido el comercio del Perú]. (Curtis, 1888, p. 354. Traducción mía). En junio de 1896, el capitán de navío José María García informaba que "dadas las circunstancias de penuria que atravesaban las industrias nacionales, los ingresos de la Capitanía del Puerto del Callao y de los de los demás de su dependencia no era en verdad muy satisfactorias" (Linares, 2016, p. 28). Para ver la historia del puerto del Callao en la época, ver Palacios, 1972.

50 La casa comercial fue fundada como Bryce-Grace en Inglaterra en 1868 y se convirtió en Grace Hermanos en 1876. Era agente de varias compañías de valores y negociaba buena parte del comercio textil exportando algodón y lanas, e importando telas y mercadería variada: herramientas, conservas, etc. (Basadre, 1968, VII, p. 343; Velásquez, 2008, p. 68).



término de años y por la suma de US$ 200,000 por año. La cantidad ha significado un respiro para el Perú, pero casi mata al Callao, porque la compañía tiene derecho a imponer una cantidad a todo el movimiento marítimo y ha establecido un sistema de tasas y reglas que ningún marino, por su propio beneficio, admitiría[51].

Como ya se ha mencionado antes, la distancia entre Callao y Lima es de seis millas, pero como esta se sitúa a 512 pies sobre el nivel del mar, el corto trayecto demora más de media hora. Hay dos vías carrozables, ambas con el mismo punto de salida, pero con llegada a diferentes lugares de la capital. El que nosotros elegimos toma un desvío por todo el litoral hasta la fortaleza de San Felipe, que desde los días de la República ha sido recristianizado como la fortaleza de la Independencia. Entonces da un par de vueltas lentamente por entre un vecindario pobre hecho de cañas y sale en línea recta más allá del pueblo y camposanto de Bellavista. Una buena parte del camino corre paralelo al camino real de los españoles, que una vez estuvo muy bien pavimentado y alineado con árboles, pero ahora está desprotegido y con sus losas desiguales cubiertas de arena, por donde pasan los *carreteros* con sus vehículos de grandes ruedas y cansinas mulas[52]. Evidentemente los hombres virreinales no lo construyeron tan bien, con su salud quebrantada, como en los tiempos de sus predecesores antiguos, y verdaderamente los caminos incaicos, luego de muchos siglos, están todavía en una condición aceptablemente buena[53].

Tan lento es el ascenso que el viajero tiene oportunidad de ver con calma el entorno, que es mayormente un yermo reseco, dividido en cuadras por muros de barro, con alguna casita con su techo plano aquí o allá, o alguna parcela de alfalfa verde y brillosa. Porque si el agua es proporcionada regularmente, florece la tierra como un rosedal. Los chorrillos de las acequias y los diques se dibujan con largas líneas de caña brava, vides, flores y sauces. Hay acres de magníficas capuchinas naranjas, doradas y coloradas, desarrollándose por todas partes en una desordenada profusión cubriendo ruinas, agolpándose en las barandas y alineándose en los matorrales de los cursos de agua.

Repartidos por todo el espacio del llano hay montañas de adobe, la mayoría de tamaño regular pero algunas inmensas. Son las ruinas de las *huacas*[54] de los antiguos habitantes de los que tendremos algo que decir en otra ocasión. De aquí se han sacado un vasto número de excelentes ladrillos ya listos para la construcción de la moderna ciudad y de las poblaciones aledañas, pero dudo de los que se las llevaron hayan otorgado algún pensamiento hacia aquellos indios desaparecidos, cuyo cuidado conocimiento ha facilitado a sus conquistadores gran parte de su labor[55].

---

51 En 1868, la firma Templeman, Bergmann & Co. solicitó la concesión del puerto. En 1869, el Gobierno decidió ejecutar el proyecto de construcción de la dársena y entregar a la empresa el muelle fiscal. La obra concluyó en 1875, y según el contrato la concesionaria tenía el derecho de explotar la obra por 60 años contados. Después de la guerra, la administración del muelle y dársena del Callao sufrió varias alteraciones, hasta quedar en manos de la firma Dreyfus, la cual finalmente traspasó sus derechos a la firma francesa Société Générale de París. Fue un acuerdo para garantizar el pago de adeudos que el Estado Peruano tenía con los financistas franceses. Sobre las características y la historia del muelle y dársena del Callao, ver Quiroz, 2007, pp. 221-222.

52 La carretera de Lima al Callao, con la iglesia del Carmen a mitad de camino (por eso llamada popularmente "de la Legua"), fue totalmente renovada en tiempos del virrey O'Higgins. En la moderna Lima se convirtió en la avenida Colonial. Sobre las haciendas que existían en esa zona, ver Flores Zúñiga, 2008.

53 Tópico que Ward ha leído sobre todo en Markham y Squier, ensalzando la durabilidad de las construcciones incaicas.

54 En el original, *huacos*.

55 Aunque hubo intentos de registrar y proteger los lugares arqueológicos de Lima de parte de Antonio Raimondi y especialmente de Max Uhle, lo cierto es que un gran número de huacas fueron destruidas para dar paso a proyectos urbanísticos, hospitales, etc. (Hampe, 1998). Tradicionalmente las huacas servían de canteras para obtener los materiales con la que hacer más fácilmente ladrillos o nuevos adobes, aunque algunas se conservaron al servir de cementerios, sobre todo en época de epidemias (Flores Zúñiga, 2008).



Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward para la prensa estadounidense

Acercándonos a la ciudad, hay numerosas chacras de frutas y vegetales, cercados de altos muros de adobe, sobre los que se asoman naranjos, paltos, higueras, mangos y bananos: ofrecen un agradable contraste de colores verde y oro. Luego alcanzamos una gran fábrica de gas y cruzando los muros de la vieja ciudad entramos en Lima por la calle de San Jacinto. Esta es una de las más pobres, sucias y feas de sus avenidas, pero no lo supimos mucho más luego y en verdad que no fue poca la desilusión que sentimos en el fondo de nuestro corazón, con toda nuestra excitación por visitar la Ciudad de los Reyes. El ruidoso tren se sacudió al llegar a un edificio medio castillo, medio iglesia, que solía ser el monasterio de san Juan de Dios y ahora se usa como estación de ferrocarril[56]. Y aquí les diremos adiós por hoy.

Fannie B. Ward

> ***"La distancia entre Callao y Lima es de seis millas, pero como ésta se sitúa a 512 pies sobre el nivel del mar, el corto trayecto demora más de media hora."***

56 La estación de Desamparados, en el Cercado de Lima.



Bibliografía

ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). En: *Allpanchis*, 2012. Nro. 80, pp. 151-207.

ARRIZABALAGA, Carlos. Luna y desolación de Paita. La contaminación en la provincia litoral a inicios del siglo XX. En: *Revista de la Marina*, 2017. Año 110, nro. 2, pp. 45-63.

ARRIZABALAGA, Carlos. Dos ciudades del Perú: Paita y Pacasmayo en 1890. Un reporte de Fannie Ward para la prensa de Estados Unidos. En: *Umbral. Nueva Etapa. Revista de investigaciones socioeducativas*, 2018. Vol. 4, nro. 4 (en prensa).

BALDASTY, Gerald J. *The Commercialization of News in the Nineteenth Century*. Madison: University of Wisconsin. 1992.

BALLÓN AGUIRRE, José. *Martí y Blaine en la dialéctica de la Guerra del Pacífico, 1879-1883*. Ciudad de México: Universidad Autónoma de México. 2003.

BASADRE, Jorge. *Historia de la República del Perú (1822-1930)*. 16 vols. Lima: Editorial Universitaria. 1968.

BAXLEY, Henry W. *What I Saw on the West Coast of South and North America, and at the Hawaiian Islands*. Nueva York: D. Appleton and Co. 1865.

BORRI, Claudia. La mirada de las viajeras ante la esclavitud en las Américas. Las experiencias de Maria Graham, Flora Tristán, Fanny Kemple y Fredrica Bremer. Siglo XIX. En Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados, pp. 185-209. 2012.

BUSTO IBARRA, Karina. Viajeras en la costa del Pacífico mexicano 1848-1875. En: Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados, pp. 265-285. 2012.

CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado y Centro de Estudios Internacionales. 2002.

CURTIS, William E. *The Capitals of Spanish America*. Nueva York: Harper & Brothers. 1888.

DOUGLAS, George H. *The Golden Age of the Newspaper*. Westport, Connecticut y Londres: Greenwood Press. 1999.

FAHS, Alice. *Out on Assignment: Newspaper Women and the Making of Modern Public Space*. University of North Carolina Press. 2011.

FINDLAY, Alexander G. *A Directory for Navigation of the South Pacific Ocean; with Descriptions of its Coast, Islands, etc. from the Strait of Magalhaens to Panama*. Londres: R. H. Laurie. 1877.

FLÓREZ NOBESELL, Miguel. Los puertos del Perú". En *Historia marítima en el Perú*. *Serie Monografías 1*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1986.

GARCÍA BARRÓN, Carlos. El periodismo peruano del siglo XIX. En: *Cuadernos hispanoamericanos*, 1985. Vol. 417, pp. 197-204.

GLAVE, Luis Miguel. El puerto de Paita y la costa norteña en la historia regional de Piura. *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. *Boletín del Instituto Francés de Estudios Andinos*, 1993. Vol. 22, nro. 2, pp. 497-519.

GUARDIA, Sara B. (et al.). Prólogo. En: Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados, pp. 265-285. 2012.

HAMPE MARTÍNEZ, Teodoro. Max Uhle y los orígenes del Museo de Historia Nacional. En: Peter Kaulicke (Ed.), *Max Uhle y el Perú antiguo*. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú, pp. 123-158. 1998.

LINARES ROCA, César. 225 años del establecimiento de la Capitanía de Puerto del Callao, 1791-2016", en *Revista de Marina*, 2016. Año 109, nro. 3, pp. 19-37.

LOFSTROM, William L. *Paita y el impacto de la flota ballenera norteamericana en el norte peruano (1832-1865)*. Lima: Caja Municipal e Ahorro y Crédito de Piura y Asociación de Historia Marítima y Naval Iberoamericana. 2002.

MARKHAM, Clements R. *La guerra entre el Perú y Chile*. Versión castellana de Manuel Beltroy y prólogo de Horacio H. Urteaga. Lima: Euforion. 1922 [1882].

MCEVOY, Carmen. *La utopía republicana. Ideales y realidades en la formación de la cultura política peruana (1871-1919)*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. 1997.



MONAGHAN, Jay. *Chile, Peru and the California Gold Rush of 1849*. Berkeley: University of California. 1973.

MOYA ESPINOSA, Reynaldo. *Historia de Payta*. Paita: Municipalidad Provincial de Paita. 1994.

MOYA ESPINOSA, Reynaldo. *Historia de La Brea y Negritos*. Sullana: Panorama. 1999.

NÚÑEZ, Estuardo. *El Perú visto por viajeros*. Lima: Peisa. 1974.

NÚÑEZ, Estuardo. *Viajes y viajeros extranjeros por el Perú. Apuntes documentales con algunos desarrollos histórico-biográficos*. Lima: Concytec, 1989.

NÚÑEZ, Estuardo. Antología de viajeros. Lima: Biblioteca Nacional del Perú. 1994.

ORTIZ BENITES, Juan. *El New York Herald y la Guerra del Pacífico*. Lima: La Casa del Libro Viejo. 2013.

FLORES ZÚÑIGA, Fernando. *Haciendas y pueblos de Lima. Historia del valle del Rímac (de sus orígenes al siglo XX). El Callao y Bocanegra*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República. 2008.

PALACIOS RODRÍGUEZ, Raúl. *Historia marítima del Perú. La República, 1884-1906*. Lima: Instituto de Estudios Histórico-Marítimos del Perú. 1972.

PAREJA PAZ SOLDÁN, José. Para una bibliografía geográfica del Perú. En: *Mercurio Peruano*, 1945. Nro. 214, pp. 18-29.

PEASE, Franklin. *Perú, hombre e historia*. Vol. III, La República. Lima: Edubanco. 1993.

PEASE, Franklin. *Breve historia contemporánea del Perú*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica. 1995.

PORRAS BARRENECHEA, Raúl. Callao en la historia peruana. En: *Revista Histórica*, 1955. Tomo XII, pp. 245-265.

PRATT, Mary Louise. *Imperial Eyes. Travel Writing and Transculturation*. Nueva York: Routledge. 1992.

QUIROZ, Francisco. *Historia del Callao: de puerto de Lima a provincia constitucional*. Lima: Pedagógico de San Marcos. 2007.

RITCHIE, Donald A. *American Journalists: Getting the Story*. Nueva York: Oxford University Press. 1997.

ROSS, Ishbel. *Ladies of the Press. The Story of Women in Journalism by an Insider*. Nueva York y Londres: Harper & Brothers. 1936.

RUIZ ZEVALLOS, Augusto. *La multitud, las subsistencias y el trabajo. Lima, 1890-1920*. Lima: Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú. 2001, p. 28.

SANHUEZA, Carlos. Viajeras en América Latina durante el siglo XIX. En: Carmen McEvoy y Ana María Stuven (Eds.), *La República peregrina: Hombres de armas y letras en América del Sur. 1800-1884*. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos e Instituto de Estudios Peruanos, pp. 367-382. 2007.

SMYTHE, Ted Curtis. *The Gilded Age Press: 1865-1900*. Londres: Praeger. 2003.

SQUIER, Ephrain G. *Peru: Incidents of Travel and Exploration in the Land of the Incas*. Nueva York: Harper & Brothers. 1877.

STEVENSON, William B. *A Historical and Descriptive Narrative of Twenty Years' Residence in South America in Three Volumes*. Londres: Hurst, Robinson & Co. 1825.

VELÁSQUEZ MONTENEGRO, Víctor M. *Lima a fines del siglo XIX*. Lima: Universidad Ricardo Palma. 2008.

WARD, Fannie B. Story of the Discovery of the Great Amazon. En: *The Salt Lake City Herald*, domingo 20 de noviembre de 1892, p. 13.

WARD, Fannie B. Red Cross to de Rescue. En: *Evening Times* (Washington D.C.), 13 de setiembre de 1900.

WOBESER, Gisela von. Testimonios escritos y pictóricos de viajeras extranjeras en México. Siglo XIX. En Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados, pp. 211-229. 2012.