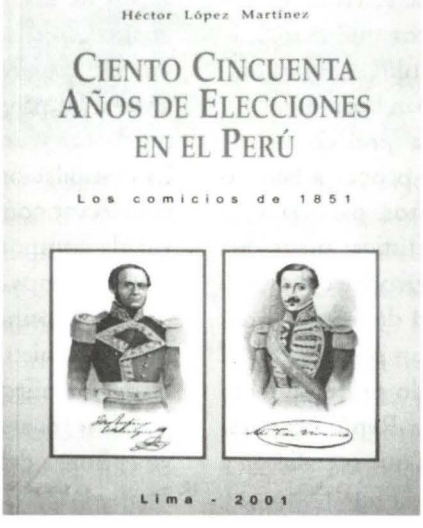
Libros y Revistas

Por: Esperanza Navarro Pantac

López Martínez, Héctor
Ciento cincuenta años de elecciones en el Perú: los comicios de 1851.
Lima, Logos E.I.R.L., 2001. 139 p.



En una pulcra y bella edición aparece la reciente obra del historiador y periodista Héctor López Martínez, referida al proceso electoral llevado a cabo de 1850 a 1851, del que resultara elegido Presidente de la República el general don José Rufino Echenique. En ella nos trae al presente -para alimentar nuestra memoria de la tradición de esa democracia que construimos en nuestro país, palmo a palmo y con esfuerzo- las primeras elecciones generales dignas de tal nombre, que permitieron que el Perú tuviese una transmisión del mando debida al sufragio de los pueblos y no como producto de la imposición de la fuerza. Menciona cómo los jefes de Estado que habían asumido en 1829, 1839 y 1845, lo habían hecho por imposición de los militares. Y, antaño, -como ha ocurrido nuevamente al finalizar el siglo XX - la participación del Gobierno era el poderoso peso que inclinaba la balanza, ya que los recursos del Estado se ponían al servicio del candidato oficialista. Muy oportunamente nos llega este episodio del siglo XIX, que en el momento actual adquiere gran significación. Con la enseñanza que para la historia reclama don Jorge Basadre, tener a la vista el pasado, lo que hemos sido y lo que no hemos sido, para construir conciencia y construir soluciones, podemos revisar ese temprano proceso electoral en el que destaca nítida y poderosamente la figura de don Ramón Castilla. Con todos los defectos que tuvo aquel proceso, inaugurábamos en la vida republicana el imperio de la voluntad popular. Como señala el general JoséRufino Echenique en sus "Memorias para la historia del Perú", las elecciones de 1851 fueron las primeras efectuadas en el país , desde la época de la Independencia, que no estuvieron precedidas por una revolución militar.

El autor nos relata las peripecias de esas elecciones de 1851, en la que siete dignos

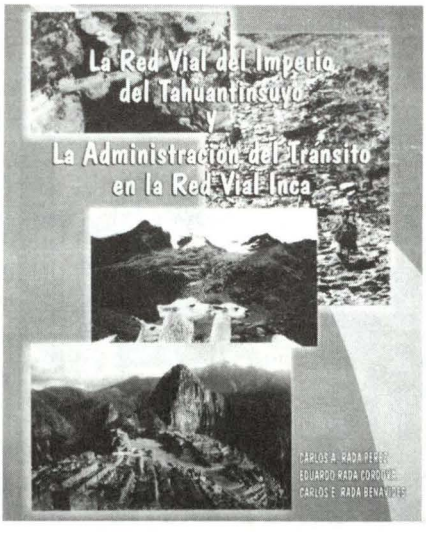
ciudadanos aspiraban a la Presidencia: el general José Rufino Echenique, el general Manuel Ignacio de Vivanco, don Domingo Elías, el gran mariscal Miguel San Román, el general Pedro Bermúdez, el general Antonio Gutiérrez de la Fuente y el general José Félix Iguaín. Vivanco y Echenique eran los candidatos más importantes y este último contaba con el apoyo del presidente Castilla. Describe el clima de violencia electoral y política que se vivió, así como los ribetes pintorescos que asumía la pasión política: los "capituleros" -singulares personajes que lideraban la opinión popular- y la desenfrenada producción de poesía burlesca, festiva y procaz a favor o en contra de los candidatos, paralela a la ardiente contienda periodística; menciona también cómo se hacía derroche del dinero para comprar la voluntad de los electores. Empero, señala que el gran personaje es el presidente Castilla, amado por el pueblo y gran organizador de la República, después de los caóticos años que sucedieron a la Emancipación. Señala el autor que la preocupación de Castilla era buscar un sucesor que conservara su obra, y entre los dos candidatos que polarizaban el favor popular, se inclinó por Echenique; puso al servicio de su candidatura a todas las autoridades del país. Lo cual no fue impedimento para que, después de ser este ungido Presidente de la República, lo derrocara en 1855. El capítulo final recoge los picantes versos de los "ovillejos", en los que, con gran ingenio, los periodistas y escritores al servicio de Vivanco y Echenique competían en las páginas de "El Comercio" para ridiculizar y descalificar al candidato rival. La compilación es un verdadero regalo para el lector contemporáneo; rescata esa olvidada composición poética que es el "ovillejo" , y nos muestra un revelador aspecto de la idiosincrasia nacional -que conocemos muy bien y que se pone especialmente de manifiesto al calor de la contienda política- cual es el gusto de reducir a polvo la honra del rival.

Rada Pérez, Carlos A.

La red vial del imperio del Tahuantinsuyo y la administración del tránsito en la red vial inca. Lima 2000. 62 p. ilus., mapas

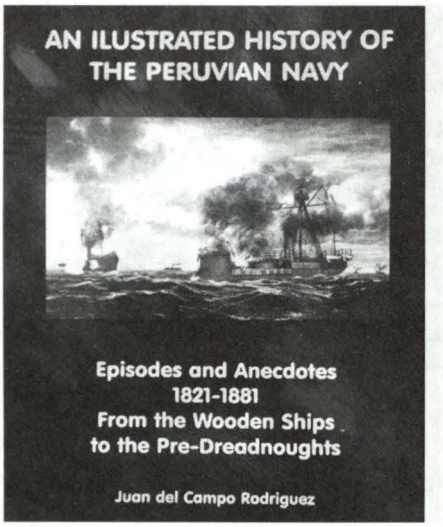
La obra, de la cual es autor el general PNP (r) Carlos A. Rada Pérez, ex director de la Policía de Tránsito, juntamente con el general PNP (r) Eduardo Rada Córdova y el licenciado Carlos E. Rada Benavides, presenta dos aspectos de los caminos imperiales del incanato: el primero se refiere a cómo estaba constituido el sistema de la red vial, y el segundo a la administración y tránsito de aquella. Propone que los caminos del Inca, diseminados por los cuatro suyos, representan un mensaje de integración, pues respondían a los fines políticos y económicos propios de un Estado en expansión. Señala la presencia de dos grandes caminos troncales, el de la costa y el de la sierra, que corrían paralelos y se conectaban transversalmente entre sí mediante caminos secundarios. La gran red estaba constituida por caminos, puentes fijos,

puentes colgantes, oroyas, túneles, tambos y depósitos y eran producto del trabajo colectivo de la minka. Reconoce, cuando menos, hasta cinco tipos de tránsito: el Inca y sus funcionarios, los chasquis, los soldados del ejército, los transportistas de las mercancías y suministros del Estado, y el de los viajeros comunes. Otro aspecto que tiene en consideración es el de la existencia de una celosa administración del tránsito en la red vial inca, a cargo del Tucuyrikuc Anta Inca, visitador que tenía como misión supervisar, vigilar y fiscalizar el uso de los caminos, de acuerdo a las costumbres y mandatos del Inca. Así, hace mención a la preferencia de paso: la prioridad de los nobles y la realeza, los que llegaban por los que retornaban, los que subían por los que bajaban, los mayores por los menores, los niños, ancianos y minusválidos por los demás, los que cargaban por los que no lo hacía. La administración incluía el mantenimiento de la red vial. Parte esencial de ésta eran los tambos, que constituían verdaderos hitos de los caminos, cuya precisa ubicación permite hoy reconstruir la senda



que seguían aquellos; su servicio se justificaba ampliamente, porque el tambo era el único alivio de los caminantes, sin el cual era imposible atreverse a viajar. Concluye manifestando que la red se trataba de un verdadero complejo vial que atendía a todos los requerimientos y exigencias para el tránsito y transporte, y estima su extensión en treinta mil a cincuenta mil kilómetros, superior a la de cualquier nación de Europa del siglo XV. Las propuestas con las que finaliza su exposición , recomendando la localización y rehabilitación de los Caminos del Inca que permitan promover el turismo resultan muy oportunas, pues coinciden con los estipulados del recientemente promulgado Decreto Supremo Nº 031-2001 del Ministerio de Educación, el cual, teniendo en consideración la recuperación del patrimonio cultural de la Nación y promover el desarrollo del sector turismo, ha declarado de preferente interés nacional la investigación, identificación, registro, conservación y puesta en valor de la red de caminos existentes en el Imperio Incaico dentro del territorio nacional.

CAMPO RODRÍGUEZ, Juan del
An ilustrated history of the Peruvian navy: ***Episodes and anecdotes, 1821-1881, from the wooden ships to the pre-Dreadnoughts.*** Lima, Dirección de Intereses Marítimos, Fondo de Publicaciones, 2000. 134 p. ilus.



El pasado mes de junio, el diplomático peruano Juan del Campo Rodríguez presentó en la Cancillería su libro *"An Ilustrated history of the Peruvian navy"*, obra que reseña a través de veinticuatro capítulos, la vida y desarrollo de la marina de guerra peruana a lo largo de la vida republicana del Perú, desde 1821, con su primer buque, el pailebote *Sacramento*, hasta 1881, año en que después de arrasadas las fuerzas de la resistencia nacional, Lima fuera tomada por el ejército chileno. El libro aparece bajo los auspicios de la Marina de Guerra del Perú, a través del Fondo de Publicaciones de la Dirección de Intereses Marítimos, que hizo posible la publicación de la obra a partir de la página web de Historia de la Marina Peruana, del mismo autor, cuya aparición en Internet había suscitado tal interés que ameritó ser visitada por más de 25,000 personas del mundo entero. Tal como en la página web, está redactada íntegramente en inglés con la intención de facilitar su lectura a nivel internacional y difundir la tradición naval peruana y las heroicas jornadas que dieron gloria a sus marinos, desde los albores de la Emancipación hasta la campaña naval de 1879, y, posteriormente, la acción de los marinos en la defensa de Arica, Lima y el Callao. Al respecto, el autor observa que, entre los países latinoamericanos, el Perú ha sido la nación que ha afrontado más guerras en su historia y este habría sido uno de los factores que han hecho del Perú uno de los pocos países de la región con una fuerte tradición naval.

La obra incluye detallada información acerca de la adquisición y construcción de los buques que conformaron nuestra marina de guerra en la segunda mitad del siglo XIX, incluyendo los que participaron en la campaña naval de 1879. Con referencia a este tema, resalta la participación del cuerpo diplomático peruano en la adquisición de buques de guerra, relatando cómo prestó un decisivo apoyo a la Marina para llevar a cabo dichas transacciones y cómo ambas instituciones trabajaron estrechamente en esas circunstancias, teniendo en mente sólo los intereses del país. Así, resalta la actuación de Enrique Kendall, cónsul peruano en Londres, quien intervino en la compra de la fragata *Independencia* y el monitor *Huáscar*. Asimismo, la de Federico Barreda, Ministro del Perú en Washington, quien viajara a Europa para apoyar las negociaciones de adquisición de nuevos buques, antes de la guerra con España en 1866; y la de Pedro Gálvez, ministro peruano en Francia, de importante rol en la compra de las corbetas *América* y *Unión*. Y, durante los primeros meses de 1879, ante la inminencia de una contienda con el vecino del sur, cuando el gobierno, gracias a una colecta públi-

ca, intentó la compra de buques de guerra, los diplomáticos peruanos trabajaron ardua aunque infructuosamente para lograr su cometido, pues Chile apeló a las leyes de neutralidad para impedir que Francia nos vendiera dos acorazados. Finalmente, un astillero alemán le construyó al Perú dos buques, el *Diógenes* y el *Sócrates*. Sólo de este último el Perú llegó a tomar posesión varios años después de finalizada la guerra; en 1889 fue comisionado en la Armada peruana como crucero *Lima*.

Saludamos el advenimiento de esta obra que, junto a las ya ampliamente conocidas de Rosendo Melo, Manuel I. Vegas, José Valdizán Gamio y José de la Puente Brunckе, viene a formar parte de la bibliografía de la historia naval peruana. Sin embargo, no podemos menos que lamentar que no se haya publicado su correspondiente versión en español.

Hacemos notar que expone un excelente y rico material gráfico con fotografías de buques, personajes, de Lima y el puerto del Callao, algunas de ellas poco conocidas en el medio, como la del buque HMS *Shah*, al cual se enfrentara el monitor *Huáscar* en el combate de Pacocha. En cuanto a las fuentes, ha consultado documentos del archivo de la Biblioteca del Congreso, Washington D.C., y la biblioteca y archivos de la Academia Naval de Annapolis. La bibliografía revisada abarca las obras sustanciales para una compilación histórica de esta naturaleza, incluyendo la Historia Marítima del Perú, obras de autores chilenos, así como libros técnicos sobre la evolución técnica de los buques de guerra y sobre la artillería naval en la segunda mitad del siglo XIX.