

EL PATRIMONIO INDUSTRIAL PERUANO



Crítica de la (sin) razón
y la (sin) memoria*

Wiley Ludeña

1. Patrimonio industrial en el Perú. Memoria sin memoria

La historia industrial del país resulta en sus propios límites tan compleja y fascinante, como su propio desconocimiento. Es memoria viva sin memoria evocada o analizada. Salvo referencias puntuales, la cuestión de la conservación y defensa del patrimonio industrial en el Perú no ha conseguido constituirse aún en tema de la agenda cultural y política del país. No representa discurso institucionalizado, ni mucho menos cultura cotidiana interesada en reconstruir permanentemente su propia memoria¹.

El desconocimiento de la cuestión del patrimonio industrial en el Perú tiene, por mencionar algunas razones, tres causas visibles que funcionan como prejuicios evidentes.

El primero: el extendido prejuicio que al no ser el Perú un país estructuralmente industrializado y no contar con testimonios industriales en la densidad y envergadura de la historia europea o norteamericana de dicha época, el discurso y las demandas en pro del patrimonio industrial resultan por lo menos injustificadas, por no decir culturalmente exóticas.

El segundo prejuicio resulta más complejo en su contenido y significado. Se trata de esa especie de comprensible bloqueo inconsciente que todo ser humano o sociedad apela ante el horror o cualquier experiencia traumática, como las experiencias de explotación, abusos e injusticias registradas en las primeras fábricas y en los campamentos mineros o agroindustriales de la primera fase del desarrollo industrial peruano. Podría pensarse que no resulta gratificante poner en valor un testimonio que le recuerde a diario —cual espejo repulsivo— historias de explotación y miseria, como aquella de los miles de *culies* chinos esclavizados en las haciendas del norte, o los cientos de miles de mineros de Cerro de Pasco y La Oroya muertos sin llegar a los cuarenta años, así como a niños o cientos de obreros fallecidos, producto de las inhumanas condiciones de trabajo en los momentos iniciales del desarrollo industrial del país.

En realidad estos dos prejuicios carecen de razón: representan un prejuicio autoimpuesto. En el primer caso, debe reconocerse —como acontece en los dominios del arte— que la cuestión del patrimonio industrial no depende del mayor o menor grado de desarrollo industrial de un país. No se trata de un asunto de carácter cuantitativo ni de la mayor o menor magnificencia de las instalaciones industriales y el soporte tecnológico. Si fuera así, en un extremo tendría que sostenerse que solo aquellos países de industrialización desarrollada tendrían el derecho y la posibilidad de honrar su propia memoria en este rubro. En este caso se trata de entender que aquello que se valora no son los objetos en sí y por sí mismos, sino el carácter de la actividad productiva de una sociedad. Y que el valor de los hechos reside en la mayoría de las veces precisamente en el sentido atípico y no masificado del bien que se pretende calificar. Todo aquello que corresponda a una sociedad en términos de producción y cultura productiva no debe quedar al margen de recrearla en términos de memoria viva.

Pensar que hay temas o cuestiones de la vida de una nación que no debería hurgarse ni ser representadas como testimonio de un recuerdo ominoso, también carece de sentido. Por el contrario, el convertirlas en objetos y situaciones de recuerdo permanente son el mejor medio no sólo para exorcizarlas, sino asumirlas como parte de una historia que nos exige corregirla y superarla. El caso de los campos de concentración nazi, transformados hoy en patrimonio histórico contra el terror, es un buen ejemplo. El museo de la Santa Inquisición de Lima o el *Yuyanapaq* y el Lugar de La Memoria como recuento crítico de los tiempos de violencia reciente en el Perú son dos buenos ejemplos. Estos testimonios son alegatos directos contra el terror. Lo mismo sucede, por ejemplo, con las casas de obreros conservadas como museo en torno a la Speicherstadt de Hamburgo, que son un testimonio vivo de ese siglo XIX de pestes y aire de carbón y una forma de denuncia histórica de las pésimas condiciones de vida de la ciudad y la población de entonces. Los monumentos no tienen por qué identificarse siempre con el lado feliz y entusiasta de nuestra historia. Como instrumentos eficaces de crítica del pasado estos pueden servir también para evocar aquellas miserias, tragedias y perversiones de la condición humana que no deberían volver a acosar nuestro tiempo.

El otro argumento que no coadyuva a una adecuada valoración del patrimonio industrial, se desprende de una preconcepción sesgada sobre valor cultural de los objetos en función del tiempo y la densidad de «historia» que posee. Este es el tercer prejuicio. El Perú, al ser un país con un extraordinario y denso legado cultural preinca, inca y colonial,

parece haber producido respecto al presente y sus evidencias una especie de desajenación cultural. La consecuencia: que todo aquello que se encuentra más próximo a nuestro presente carecería aún de valor histórico suficiente para su declaración de bien monumental, tal como podría suceder con el patrimonio industrial peruano del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, así como con los testimonios del urbanismo y la arquitectura contemporáneas. Tiranía del *pasado* como criterio de valoración: a más pasado, más «historia» y más valor cultural; a menos tiempo e historia, menos valor cultural. Una auténtica paradoja. El pasado glorificado deviene tragedia cultural del presente: he ahí posiblemente el rasgo que explique tanto la falta de identificación social con las manifestaciones contemporáneas, como también el hecho de que estas manifestaciones —como las del patrimonio industrial— se encuentren fuera del campo de interés de quienes se ocupan de otorgarle el valor histórico a los hechos que construyen nuestro devenir.

En la base de estos tres prejuicios o valoraciones sesgadas no inclusivas respecto a los dominios del patrimonio industrial, se encuentra en última instancia los fundamentos ideológicos y prácticos del discurso patrimonialista instituido en el Perú desde inicios de la década de los treinta del siglo pasado. Discurso que ha significado la implantación de un modo particular de pensar y valorar la cuestión del patrimonio histórico basado en prejuicios decimonónicos y una valoración selectiva de la noción de patrimonio y afanes de mistificación social de los bienes culturales. Aquí, esa especie de aversión a los testimonios nada prosaicos de una cultura productiva industrial o la indiferencia valorativa de los testimonios de un presente no tan «histórico», son antes que causas, efectos de esta visión reductiva de la relaciones entre sociedad y patrimonio histórico dominante en el Perú.

Los fundamentos ideológico prácticos que están en el origen de esta orientación restrictiva se encuentran sin duda en el dominio casi absoluto de aquella vieja tradición italo-ibérica del discurso patrimonial en la que se formaron los primeros expertos peruanos en el campo de la restauración y la conservación monumental. Ello explica no sólo la preeminencia extendida de nociones mistificadas de lo «artístico» y lo «histórico» al momento de calificar el valor de los bienes culturales, sino también la vigencia de un sistema de valoración social y culturalmente excluyente de la producción cultural de los distintos estratos que componen nuestra sociedad. Tradición y visión ciertamente distinta a aquella correspondiente a la protestante e industriosa Europa del norte donde, por ejemplo, el dominio del patrimonio industrial resulta como los casos de Inglaterra o Alemania, un modo generalizado de vivir la historia y la vida cotidiana.

La consecuencia directa de la visión discriminatoria y restrictiva con que se gestionan los asuntos de patrimonio en el Perú, es que nuestros expertos y las entidades públicas abocadas a la defensa y preservación monumental, han terminado por identificar su trabajo solo con el estudio y gestión de aquella serie de monumentos pertenecientes casi siempre al poder político, religioso y social (iglesias, palacios, casonas y conventos). Ello a costa de la casi total exclusión de aquel patrimonio gestado por la sociedad civil y productiva, como podría ser el caso de los barrios obreros, la arquitectura industrial o el urbanismo de los campamentos mineros o complejos agroindustriales, por mencionar algunos casos. Aquí no se trata de la falta de expertos o disponibilidad de recursos para incorporar dominios excluidos: se trata de enfoques ideológico programáticos que avalan la idea de que solo ciertos sectores de la sociedad producen cultura u objetos de valor histórico, y otros no.

Con excepción de la declaración del Barrio Obrero de Vitarte como monumento histórico, casi no existe en el Perú otro testimonio de este género sujeto de tal designación. No existe ningún caso entre las tipológicamente significativas casas colectivas de alquiler construidas en Lima a inicios del siglo XX (casas de vecindad, quintas o callejones) que hayan merecido la calificación de monumento histórico o alguna forma de valoración. Sucede lo mismo con la importante serie de los Barrios Obreros y Barrios Fiscales de las décadas del veinte y treinta del siglo pasado. Tampoco gozan de este reconocimiento gran parte de las Quintas Obreras construidas por las Sociedades de Beneficencia en Lima y otras ciudades durante este mismo período.

La situación del patrimonio industrial republicano encarnado por las antiguas instalaciones fabriles, la maquinaria de la época y los servicios complementarios a la producción industrial de entonces, lógicamente resulta aún más deficitaria. O mejor dicho: ni siquiera ha sido tema de debate y reconocimiento público en el país, no obstante que se trata de una vasta herencia que urge de convertirse en memoria viva. Ahí se encuentran las decenas de arquitecturas fabriles surgidas desde mediados del siglo XIX en nuestras ciudades y en los complejos agro industriales o mineros, muchas de las cuales se encuentran aún relativamente bien conservadas. Asimismo se encuentran miles de piezas y máquinas de la época de indudable valor cultural y tecnológico. Del mismo modo podría decirse de una serie de testimonios que surgieron como parte de toda la infraestructura de servicios que acompañó a los primeros ciclos de industrialización del país, como es el transporte ferroviario, marítimo o automotriz.

Una visión del patrimonio industrial pertinente a realidades como las del Perú que registran una densa tradición productiva que se remonta a las socie-

dades preincas e incas, requiere sustentarse en un criterio no restrictivo de patrimonio productivo. Si bien podría asumirse que el principal dominio de referencia del patrimonio industrial se encuentra relacionado con el surgimiento y desarrollo de la industria moderna europea desde fines del siglo XVIII, más su proyección internacional en los diversos continentes, el problema visto desde nuestra propia particularidad histórico social requiere de otras coordenadas. En este caso el dominio de nuestro patrimonio industrial debería ser acotado, primero, como un capítulo más de una historia productiva particular y no como un fenómeno que se autogenera por sí mismo o aparece completamente importado. Y, en segundo lugar, como resultado y expresión de un período de inserción asimétrica de nuestros países al primer ciclo de expansión de la industrialización capitalista del siglo XIX. Por consiguiente, patrimonio industrial es todo aquel testimonio material o inmaterial surgido directa e indirectamente del proceso de producción industrial concebido en todas sus manifestaciones: desde la producción propiamente dicha, el intercambio y el consumo hasta la gestión de estos procesos.

2. Perú: patrimonio industrial. Historia mínima

La historia industrial del país resulta en sus propios límites compleja y fascinante. Como es previsible, su envergadura, extensión y densidad en testimonios no solo guarda relación con el contenido de los grandes ciclos que han marcado el desarrollo económico del Perú, sino también con el carácter dependiente del proceso de industrialización del país.

Aun en medio de la ruina material en la que se encontraba el Perú tras la guerra de la independencia, las primeras señales de reactivación de la actividad productiva y, por tanto, de una incipiente industrialización del país se produciría a partir de la década del cuarenta del siglo XIX. Este fenómeno, apoyado esencialmente en la exportación del guano de islas, constituye el primer ciclo de expansión económica de la naciente república. Comprende el período entre 1835 y 1870. Entonces la creciente demanda de materias primas y otros bienes generada por la revolución industrial europea trajo consigo la incorporación de nuestro país a su dinámica de expansión. Arequipa, Puno y Cuzco, ciudades de un territorio que desde 1830 exportaba lana de ovino y fibra de alpaca al mercado inglés, fueron los centros de un primer y activo desarrollo fabril.

El primer e incipiente período de desarrollo industrial del Perú se produce en los territorios del sur, en virtud de su estrecha conexión a las necesidades de bienes y materia prima generados por la industrialización europea del siglo XIX. La gran demanda de fibra de alpaca y de otras variedades daría

inicio así a un nuevo período en la crianza y procesamiento de hilados. En poco tiempo se formaría una densa red de compradores-exportadores, de emporios comerciales y las primeras fábricas de tejidos o hilados del país. Cuando Titus Salt en 1836 descubre las potencialidades de la lana de alpaca en sus talleres de Bradford, Inglaterra, sus requerimientos de este producto (que en 1835 significaban 185 mil libras), ascendieron a una cifra escalofriante para la época: dos millones de libras anuales en 1857. Entonces Arequipa, Puno y Cuzco, un territorio que desde 1830 exportaba lana de ovino y fibra de alpaca al mercado inglés, ingresaron al circuito de la revolución industrial europea. (Lizardo, 1998; Medina, 1990)

Industrias en el sur

Las primeras industrias en sentido moderno se encuentran precisamente en la región sur del Perú, en el eje Arequipa-Puno-Cusco, ubicándose muchas de ellas en las zonas rurales colindantes a este eje. Hacia mitad del siglo XIX esta región del país estaba conformada por una densa red de emporios comerciales y las primeras fábricas de tejidos e hilados. De este primer período existen por suerte aún algunos sitios industriales que requieren ser revalorizados desde el punto de vista histórico patrimonial. Se trata de testimonios valiosos de esta etapa formativa de la cultura industrial material e inmaterial del país.

La primera fábrica textil instalada en el Perú republicano y la tercera en Sudamérica data de 1861. Es la «Fábrica de Tejidos Lucre», en el Cusco, importada pieza por pieza desde Francia por iniciativa de Francisco Garmendia. Adicionalmente, es de los primeros experimentos sociales que funcionaron como una especie de falansterio creado en la línea de las utopías prefiguradas por Charles Fourier. Un caso insólito en América Latina. El complejo fabril se encuentra a 30 Km. al sur de la ciudad del Cusco. Toda la maquinaria y sus componentes fueron trasladados a lomo de mula a través de casi 800 Km. desde el puerto de Islay (Arequipa) hasta Lucre. Estuvo en funcionamiento hasta los años setenta del siglo pasado.

El complejo fabril de Lucre ocupa una extensa área con vestigios del antiguo obraje colonial de Lucre. Las edificaciones del complejo se ubican con un sentido de orden y regularidad ortogonal en torno a un gran patio empleado para el secado de la lana. Junto a este epicentro fabril, el complejo dispone de una serie de edificaciones destinadas a la administración, los depósitos, así como a la vivienda de los propietarios, ejecutivos y obreros. (Kuon-Arce, 2007; Ludeña Urquiza, 2005; Medina, 1990)

Debido al éxito de la fábrica de tejidos Lucre, dos emprendedores, Antonio Lorena y Pablo

Policarpio Mejía fundan en 1899 otra de las fábricas emblemáticas de la primera generación de fábricas textiles del sur del Perú: la Fábrica de Tejidos Maranganí, ubicada en la provincia cusqueña de Quispicanchis. Al principio, las máquinas funcionaron con la fuerza generada por un antiguo molino hidráulico. Posteriormente se incorporaría al complejo una hidroeléctrica propia. Se trata de un auténtico complejo industrial conformado por diversas edificaciones destinadas a la producción fabril, además de una serie de instalaciones entre las que se cuenta: la casa principal de los dueños de estilo tudor, una pequeña capilla, además del cinematógrafo y otras instalaciones complementarias. Actualmente se encuentra en funcionamiento y revalorización de su patrimonio histórico (Kuon-Arce, 2007; Ludeña Urquiza, 2005; Medina, 1990).

Aparte de las fábricas de Lucre, Maranganí y Urcos, la expansión de la producción industrial de hilados en el Cusco se extendería hasta muy entrado el siglo XX con la formación de otras fábricas. Algunas de estas nuevas industrias alcanzarían un significativo grado de modernidad y complejidad funcional, como el caso de la fábrica de hilados Huáscar.

La construcción del ferrocarril del sur que llegó a Puno en 1874 y al Cusco en 1908 se constituyó en un factor decisivo para la dinamización de la producción industrial de la zona. Con él aparecieron en la región sur del Perú todo un nuevo universo de objetos tecnológicos y arquitecturas inusitadas relacionadas con el funcionamiento y manutención de los servicios del ferrocarril, así como con la fabricación y ensamblaje de embarcaciones para la navegación en el lago Titicaca, tales como los barcos Yavarí (1870) y Yapurá (1873).

El boom industrial en el sur no tuvo límites en su expansión. Junto a la industria textil aparecieron otras, como la cervecera de propiedad del señor G. Mangelsdorff, instalada en el Cusco en 1872. Tuvo un impacto radical en la agricultura de la región, como consecuencia de los nuevos métodos desarrollados para la siembra de la cebada. En poco tiempo se instalarían cerca de seis fábricas de cerveza más entre Cusco y Urubamba, las mismas que fueron adquiridas luego por la llamada «cervecera alemana».

También aparecieron nuevas industrias, como la fábrica de chocolates y fideos de Víctor Aubert y Agustín Arteta. A inicios del siglo XX, como consecuencia del funcionamiento de la central hidroeléctrica de Ccorimarca, inaugurada en 1913, surgiría en el Cusco una nueva generación de industrias, como las fábricas textiles Huáscar, La Estrella y algunas del emporio Lomellini.

Modernidad industrial y modernidad cultural son dos fenómenos que están estrechamente relacionados. Esto explica porqué las señales mas vitales de

la vanguardia moderna en el Perú de inicios del siglo XX surgieron en el sur y no en la Lima finisecular, arruinada por epidemias y discursos paradójicamente provincianos. Entonces el proceso de renovación cultural registraba un intenso movimiento de grupos activos en Arequipa, Juliaca, Puno y Cusco, que iban y venían de ciudad en ciudad. En 1898 nace el Centro Científico del Cusco, que llegó a congregarse a toda la élite cultural y científica de la región. Un grupo importante es el de la llamada Escuela Cusqueña, dirigido por Alberto Giesecke, rector de la universidad. En 1913 se funda el Instituto Histórico del Cusco y Luis E. Valcárcel constituye el Grupo Resurgimiento. Entre otros grupos muy activos y conectados estrechamente con la vanguardia y la producción cultural europea, como el grupo Ork'opata y su boletín *Titikaka*, activo entre 1925-1932, surge el Grupo Juliaca y sus revista *Chasqui* y *Juliaca*, así como el grupo de representantes de la revista *Amauta*, en Puno.

Ciertamente, los inicios de la modernidad urbana no se encontraban en Lima, ni en el denso humo del café Estrasburgo, ni en las *performances* de Abraham Valdelomar. El campamento industrial de Casa Grande, con la cosmopolita arquitectura de Luis G. Albrecht, el falansterio andino de Clorinda Matto de Turner y las instalaciones de la fábrica Lucre con sus obreros sujetos a la moderna rutina industrial, seguramente tenían en la segunda mitad del siglo XIX más de vida moderna que cualquier otra ciudad peruana.

Company Towns mineras y agroindustriales

Las *Company Towns* ligadas a la explotación salitrera, agroindustrial, minera y petrolera constituyen sin duda uno de los capítulos más importantes de la historia industrial del país. Son bienes industriales de un extraordinario valor histórico. Se trata de aquellas ciudades-campamento que surgieron a la par de la constitución de los primeros complejos de transformación industrial moderna en la agricultura, la minería y la explotación petrolera. En el primer caso, se trata de ciudades-campamento y complejos industriales dedicados a la explotación agroindustrial del azúcar y del algodón, ubicados a lo largo de la costa del Perú. En el segundo, se trata de aquellas instalaciones creadas para la explotación minera y petrolera ubicadas en la sierra y el norte del país.

Desde los años setenta del siglo XIX, la aplicación de la máquina de vapor al cultivo, molienda y refinado de la caña de azúcar facilitaron el desarrollo de la agricultura de plantación en la costa peruana (caña o algodón, según las zonas). En todos los casos, las iniciativas e inversiones estuvieron a cargo de capitales ingleses y americanos, principalmente. Este es el caso de Williams Grace, quien se encar-

gó de impulsar la explotación agroindustrial en la costa norte del país en haciendas como Cartavio, Paramonga, Cayaltí, entre otras. La familia alemana Gildemeister haría lo mismo con el extenso complejo agroindustrial Casa Grande, en Trujillo.

Concebidos como enclaves autárquicos con ferrocarril, puerto y a veces moneda propia, estos espacios de producción y residencia se formaron como puntos de concentración de población, tecnología, transformación industrial moderna y acumulación de riquezas para su remisión a la matriz metropolitana. El despliegue tecnológico de maquinarias y procedimientos en muchas de estas haciendas fueron de primer nivel para la época.

Muchas de las primeras ciudades campamento ya han desaparecido o se encuentran en completa ruina. Pero otras aún revelan los perfiles de una herencia a valorar. Entre ellas se tendría que considerar –como debiera ser por razones históricas y de antigua pertenencia territorial– a los campamentos salitreros y la importante arquitectura industrial de la firma de Gustave Eiffel, erigidos en territorios del Perú luego ocupados por Chile tras la llamada Guerra del Pacífico (1879-1883). Esta herencia industrial no pertenece a la historia del desarrollo industrial chileno tal como versiones recientes de la historia del patrimonio industrial chileno pretenden sugerir. Constituyen sin duda parte de la inicial historia industrial del Perú republicano (Gutiérrez, 2007).

Entre las *company towns*, el complejo de la hacienda Casa Grande se constituye como una de las más importantes por su extensión, estructura y nivel de desarrollo. Representa un caso excepcional. De propiedad de los hermanos Juan, Matías y Enrique Gildemeister, inició sus operaciones en 1889. Se trata de una auténtica ciudad factoría con todos los componentes requeridos. Fue proyectada en Alemania con grandes instalaciones de procesamiento industrial y barrios estratificados según los rangos de la población trabajadora, así como con un conjunto de edificios de gran factura constructiva dedicados a los servicios urbanos (Aragón, 2003).

Ante evidencias como Casa Grande y otros complejos similares, se debe reconocer que el urbanismo y la arquitectura modernos en el Perú se inician a fines del siglo XIX en espacios como Casa Grande. La tecnología y las instalaciones dedicadas al procesamiento de la caña de azúcar representaban entonces lo más avanzado en términos de avances técnicos y constructivos. Un ejemplo destacado: el edificio para las instalaciones de los conductores de caña. Se trata de una edificación con un sistema estructural y de cobertura que a los ojos de hoy adquiere una fascinante actualidad. Todo esto constituye un testimonio excepcional del desarrollo industrial de la época tanto a nivel nacional como internacional. Pese al deterioro creciente y los problemas derivados de un régimen de propie-

dad cuestionado, Casa Grande conserva aún gran parte de un extraordinario patrimonio industrial que debería ser puesto en valor.

La hacienda Cartavio es otro complejo agroindustrial de importancia. Este emporio contaba con un moderno sector industrial y un sistema de transporte ferroviario conectado directamente con el puerto. El ferrocarril de vapor permitía la exportación del azúcar producido por el Puerto Chicama. En 1872, la hacienda Cartavio pasó a manos de la W.R. Grace & Co. Durante la guerra con Chile y los años inmediatamente posteriores, la mayoría de las haciendas aledañas con sembríos de caña quedaron en muy malas condiciones, lo que posibilitó que Cartavio expandiera su terreno agrícola a través de la compra de las mismas pequeñas haciendas.

Un hito en la historia del movimiento obrero peruano lo constituye la gran huelga de 1912 por parte de los obreros de Casa Grande y Cartavio, a causa de los bajos salarios, los elevados precios de los alimentos vendidos obligatoriamente por la empresa, así como la disminución de plazas de trabajo a causa de la contratación de personal extranjero. En 1929, como parte de las instalaciones del complejo agroindustrial, se inicia las operaciones de la Planta de Ron Cartavio, en funcionamiento hasta la actualidad.

Otro complejo de similares características al de Cartavio es el de Paramonga, también en su origen de propiedad de William Grace. Asimismo, la hacienda Pomalca y Lurifico, entre muchas otras, contaban con puertos y líneas ferroviarias propias, los cuales constituyen un extraordinario legado a preservar. Por ejemplo, el ferrocarril Pimentel-Hacienda Pomalca de 43 Km. y línea angosta de 0.914 m, corría desde el puerto de Pimentel hasta las haciendas Pomalca y Pucalá, conectando varias plantaciones. Empezó a funcionar en 1916. El muelle de Pimentel, de riel angosta, es otro extraordinario testimonio de uno de los momentos más importantes del desarrollo agroindustrial del norte del Perú.

No obstante que en la actualidad las evidencias del patrimonio industrial histórico de numerosas haciendas de la costa del Perú, han desaparecido, lo que hoy se conserva en pésimas condiciones posee un valor singular. En muchos casos, lo que queda aún representa un perturbador paisaje de ruinas tecnológicas. Y este no es solo un problema de las haciendas de la costa. La región de la sierra se encuentra también llena de estos testimonios constituidos como parte de las grandes haciendas agrícolas y pecuarias andinas. Ciertamente, de menor envergadura y significación por la base industrial y tecnológica empleada, pero no por ello menos importantes como memoria viva de una etapa del desarrollo de esta región. Existen decenas de haciendas con un importante patrimonio industrial que revalorar repartidos a lo largo y ancho de la sierra,

como la hacienda Laive en Huancayo, la hacienda Andabamba en Huanuco, así como la hacienda Pincos en Andahuaylas, la haciendas La Collpa o Tres Molinos en Cajamarca, entre muchas otras con importantes instalaciones de procesamiento industrial de diversos productos agrícolas y pecuarios.

Toda esta herencia de nuestro patrimonio industrial no está ni registrada en algún tipo de catálogo temático, ni mucho menos considerada como conjunto de valor patrimonial. Por consiguiente, es un bien cultural que no cuenta siquiera con la formalidad de un bien cultural sujeto de protección.

Minas, fundiciones y campamentos de obreros

El Perú ha sido y es un país esencialmente minero desde tiempos preincas e incas. Para hacer referencia tan solo a la fase republicana, la historia de la explotación minera se constituye desde mitad del siglo XIX por una serie de testimonios que dan cuenta de complejas instalaciones y avances técnicos de primer nivel. Ninguno de estos testimonios ha sido objeto hasta hoy de catalogación ni mucho menos —como acontece igualmente con otras evidencias del llamado patrimonio industrial— considerado un bien cultural a rescatar y valorizar. De ahí que el patrimonio industrial perteneciente a las actividades de explotación minera sea vasto y de gran envergadura. Los ejemplos históricos se extienden desde aquellas minas medianas de sorprendente arquitectura que empezaron a transformar el paisaje republicano del Perú del siglo XIX, como las minas Uchucchacua, Goyllarisquizga y Gualgayoc de inicio del siglo XX, por citar apenas algunas, hasta grandes complejos mineros, como el de La Oroya o Toquepala. En sus orígenes, cada uno de estos complejos debió significar para la población y el paisaje circundante una auténtica revolución perceptual en el imaginario visual y cultural heredado.

Los testimonios de la serie histórica identificada con la explotación minera en el Perú son vastos y de gran significado, como esa sorprendente arquitectura minera de la mina El Diamante en Cerro de Pasco. Otro ejemplo, es el caso de las estructuras de parte de las instalaciones de la Mina Goyllarisquizga, así como las estructuras y arquitecturas especiales del complejo minero de la Mina Uchucchacua y las minas La Soledad y Gualgayoc, de 1906. Al pensar en estas instalaciones no se puede sino admirar el impacto visual que supuso instalaciones de este tipo en el paisaje de la zona y en el imaginario visual de la población o sus trabajadores.

El complejo metalúrgico de La Oroya, ubicado en la sierra central del Perú, a más de 3780 m.s.n.m., representa no solo un símbolo de la minería peruana desde mediados del siglo XIX, sino también una especie de literal herida abierta en medio de un paisaje y una realidad social que recu-

san su existencia; pero de la cual se siente estrechamente ligada en todos los ámbitos de la vida económica, cultural o política. Como toda ciudad minera, La Oroya es un abigarrado complejo urbano metalúrgico con instalaciones y piezas tecnológicas de incalculable valor histórico para la minería nacional e internacional.

La ciudad consta de una estructura rigurosamente estratificada en términos sociales y funcionales. Si bien el núcleo originario se constituye en torno al complejo industrial siderúrgico, junto al cual se erigió el primer «campamento» de «cuadras» para albergar a los trabajadores (hoy demolido). Con el tiempo aparecieron nuevos barrios, como el acomodado barrio Chulec, destinado en sus orígenes a los empleados americanos de la Cerro de Pasco Corporation. Por entonces, La Oroya contaba con uno de los mejores hospitales del país, así como una serie de instalaciones de servicio, como un supermercado, colegio, una cancha de golf a casi 4000 m.s.n.m., entre otros componentes. (Marcelo-Puente, 2005)

Todo el complejo minero se constituye de enormes estructuras tecnológicas, como las de la planta siderúrgica, además de importante arquitectura civil y urbanismo residencial que incluía diversos componentes entre escuelas, hospitales y diferentes campamentos obreros. Otro componente esencial de este paisaje minero lo constituyen las instalaciones y redes del ferrocarril central. Pese a que gran parte de estas evidencias de origen han desaparecido, aún se conservan algunas con riesgo de correr igual suerte.

El barrio de Chulec es un auténtico fragmento de suburbio californiano en mitad de los Andes del Perú. Parece una imagen irreal en medio de ese paisaje de infierno industrial que evoca La Oroya hasta hoy. Y es que la ubicación del campamento de Chulec resulta totalmente privilegiada por razones del viento y el microclima. A espaldas del complejo industrial parece otro mundo, una utopía feliz en medio del infierno. Aquí los americanos, antes de la nacionalización de la Cerro de Pasco Copper Corporation en 1974, desarrollaban su vida y su cultura.

El complejo minero de La Oroya encarna una sola historia. Junto a la impresionante serie de objetos tecnológicos, los campamentos residenciales en sus distintas categorías constituyen un patrimonio histórico fundamental. Forman parte de una memoria que tiene que ser rescatada, preservada y puesta en valor. Son las páginas de un mismo libro que nos cuenta historias diversas a veces totalmente opuestas si comparamos las deplorables condiciones de vida de los sacrificados mineros de la Oroya y Cerro de Pasco.

La Oroya y Cerro de Pasco son un símbolo de la minería peruana desde mediados del siglo XIX. Encarnan historia y experiencia social asumida por la



CASAS DE OBREROS N° 6, BARRIDOS ALTOS, LIMA. 1934.



PUERTO DE CHIMBOTE. ANCASH.

HACIENDA LA COLPA. CAJAMARCA.



BODEGA TACAMA. ICA.

HACIENDA SOJO. PIURA.





LOBITOS. PIURA.

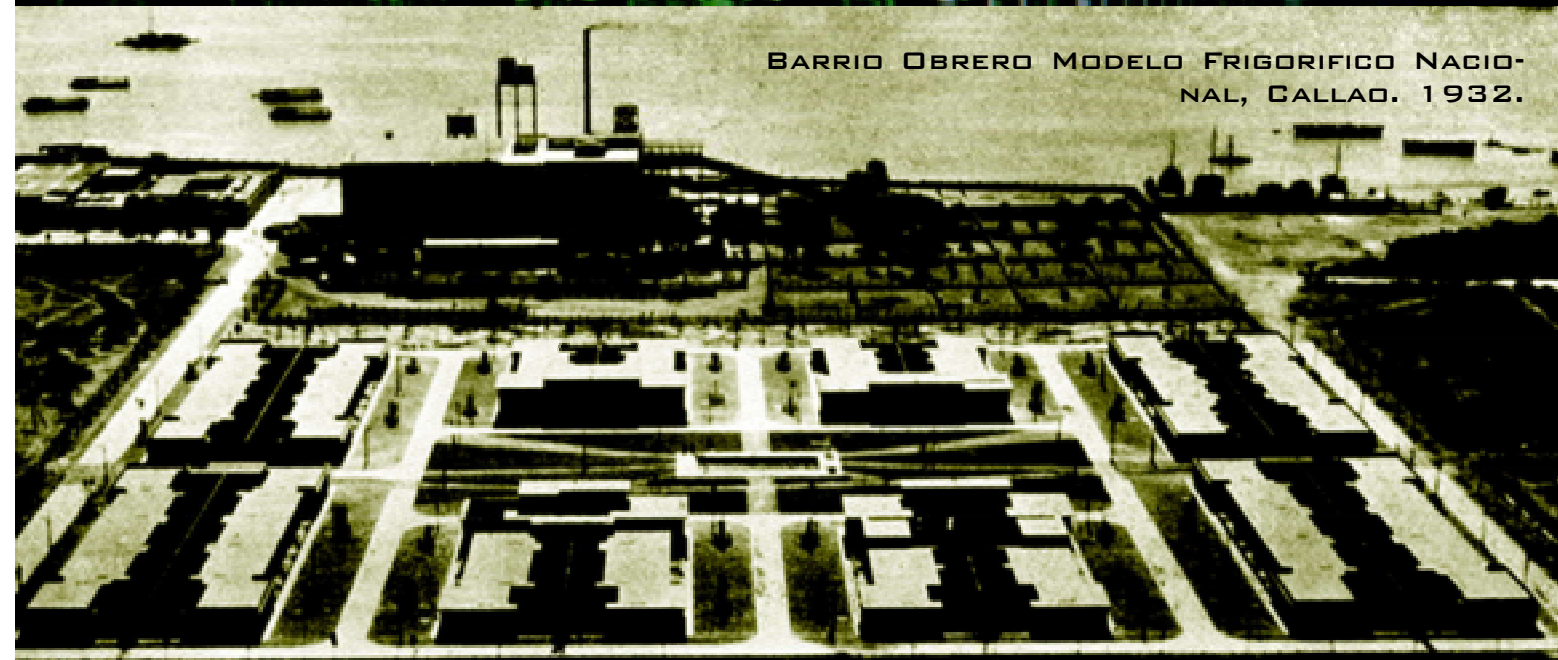
FÁBRICA DE TEJIDOS LUCRE. CUSCO.



HACIENDA CASA GRANDE. LA LIBERTAD.

MUELLE Y PUERTO DE MALABRIGO (CHICAMA). LA LIBERTAD.





población como heredad incuestionable. La reacción de la población ante la demolición de una de las chimeneas principales de la planta metalúrgica en el 2005, de 92 metros de altura, representan un alegato en pro del respeto a la memoria e identidad del paisaje histórico de la ciudad vivida. Defensa popular de un patrimonio industrial que desafortunadamente está desapareciendo, pero que debería ser parte de una memoria a ser rescatada, preservada y puesta en valor.

Junto a los complejos mineros, los campamentos de explotación petrolera constituyen otra serie importante relacionada con las primeras ciudades factoría edificadas en el Perú republicano. Un destacado ejemplo: el complejo y campamento de Talara, ubicado en el norte del Perú. Representa un caso excepcional entre las ciudades factoría construidas en el Perú como enclaves productivos por las grandes transnacionales, sobre todo americanas. Como en el caso de La Oroya, el campamento de Talara se constituye como un complejo urbano de barrios y componentes social y funcionalmente diferenciados y estratificados. En este caso, instalaciones como la originaria casa de fuerzas, así como los barrios de trabajadores y empleados y otros componentes del complejo petrolero de Talara constituyen testimonios importantes de esta primera fase del desarrollo industrial peruano del siglo XX (Aranda, 2003).

El campamento de Lobitos es otro ejemplo significativo de los primeros campamentos petroleros del norte del Perú. Empezó a constituirse a partir de 1901 con el inicio de la explotación de los primeros pozos de petróleo por parte de la Belfour Williamson & Company. El campamento fue dotado con construcciones de madera de gran factura arquitectónica. Aparte de los pabellones de vivienda, el campamento contaba con todo el equipamiento administrativo y social necesario. Existe testimonios que aseguran que el primer cine de Sudamérica se construyó en este campamento. Con el tiempo se hizo de un puerto que por su ubicación se constituyó en un punto de referencia en la costa del pacífico, en la ruta desde Liverpool, Inglaterra, a Santiago de Chile.

Tanto la minería como la explotación petrolera han sido los sectores de la economía peruana en los que ha sido posible advertir con mayor nitidez el lado más ominoso y perverso de ese capitalismo salvaje que no tuvo reparos en mermar poblaciones y dejar ecosistemas muertos. Pero aun así, todo el aparato tecnológico empleado, las evidencias de una manera nueva de concebir las ciudades y los procesos productivos desarrollados, constituyeron una auténtica revolución tecnológica y cultural en la sociedad peruana republicana, que no se puede desconocer ni mucho menos destruir en sus evidencias más visibles. Todo eso conforma nuestra historia que, como toda historia humana está hecha

de heridas y bienestar, de luces y sombras, que precisan ser convertidas en memoria permanente.

Ferrocarriles

La historia de los ferrocarriles en el Perú es la historia de una utopía inconclusa que empezó como una «fiebre de los ferrocarriles» a mitad del siglo XIX, en medio de los malos olores y buenos negocios del guano, así como de las iniciativas de los gobiernos de Ramón Castilla (1845-1851, 1855-1862) y luego del presidente José Balta (1868-1872). Una de las primeras líneas de ferrocarril de América Latina se puso en operaciones en Lima en 1848, para unir el centro de la ciudad con el puerto del Callao². Luego vendrían las líneas que unirían Lima con Chorrillos y otras repartidas en distintas regiones del país, principalmente en el sur andino y la costa norte del Perú. Luego de la guerra con Chile, los más de 1500 kilómetros de línea férrea se reducirían a apenas 600 kilómetros.

No hay rieles ni trenes sin grandes o pequeñas estaciones, así como talleres de mantenimiento y toda la infraestructura requerida. Aún existen en distintas zonas una serie de valiosos vestigios que dan cuenta de la primera generación de locomotoras, vagones e instalaciones que aparecieron en el Perú. En algunos casos, muchos de estos testimonios continúan aún en servicio restringido, como es el caso de la estación de Desamparados de Lima. En el caso del sistema ferroviario del sur, la coexistencia entre lo viejo y lo nuevo se produce en medio de una red que funciona regularmente hasta hoy.

Las primeras líneas ferroviarias del Perú fueron construidas en Lima. Líneas como la de Lima-Callao (1833/1848, 1851), Lima-Chorrillos (1858) y Lima-Ancón-Chancay (1867), Lima-Magdalena (1875) o Lima-Lurín (1868/1913). Desafortunadamente, la falta de una conciencia histórica ha permitido la casi completa destrucción de las evidencias y memoria correspondiente al conjunto de estas líneas. Sin embargo, quedan aún algunos testimonios, como algunas estaciones hoy refuncionalizadas bajo distintos usos.

Entre todos los emprendimientos ferroviarios del siglo XIX, el llamado Ferrocarril Central del Perú, que empezó a ser construido en 1870, resulta, a todas luces, una experiencia límite de la ingeniería ferroviaria y un extraordinario homenaje a la imaginación humana y la persistencia de un aventurero pertinaz, como Enrique Meiggs. Es el segundo ferrocarril más alto del mundo. Sus estudios de factibilidad datan de 1859. Las obras fueron iniciadas en 1870, para ser interrumpidas en 1875, con 142 km. de línea construida, debido a problemas financieros y posteriormente la guerra con Chile. Las obras continuaron luego de 1890 bajo la dirección de Ernesto Malinowsky, llegando a La Oroya en 1893. El primer tren arribó a la ciudad de Huan-

cayo en 1908. (Galessio, 2007; Kemp-Heiland, 2002)

En sus 535 km. de extensión, se trata de un fascinante artefacto tecnológico de túneles, puentes y arquitecturas *ad hoc*. La línea cuenta con 61 puentes y 65 túneles. Aquí las relaciones entre línea férrea, tecnología y el paisaje más agreste del país, produce una dramática poesía visual de tensiones y armonías que revelan un encuentro perturbador entre artificio y naturaleza. Salvo la estación de Desamparados, hoy refuncionalizada como centro cultural, ningún otro antiguo componente o instalación han merecido valoración alguna desde el punto de vista patrimonial.

Junto a esta extraordinaria obra del Ferrocarril Central, existen otras líneas históricas, algunas aún en funcionamiento y, otras, desaparecidas total o parcialmente. En todos los casos subsisten aún vestigios por revalorizar y preservar. Entre las líneas ferroviarias de primera generación, ubicadas en el norte del Perú, se cuenta el ferrocarril Eten-Chiclayo, con un recorrido total de 67 km., que comenzó a operar en 1871, siendo el más antiguo del norte. Funcionó hasta 1965. Se conserva una colección de oxidadas locomotoras a vapor. Otra línea histórica es la del ferrocarril Paita-Sullana-Piura, el cual se empezó a construir en 1872. Asimismo, el ferrocarril Pimentel-Chiclayo-Lambayeque, de 24 km. de longitud, empezado a construir en 1873, funcionó hasta en 1975. Otra de las líneas de mayor significación regional en el norte peruano fue la del ferrocarril Pacasmayo-Guadalupe-Chilete, que conectaba los departamentos de La Libertad y Cajamarca. Su construcción se inició en 1871 bajo la dirección de Ernesto Malinowsky y el financiamiento de Enrique Meiggs. Tenía 105 km. de extensión, con un desvío de 26 km., de San Pedro a Guadalupe. Prestó servicio hasta 1967. En la actualidad, la estación de Pacasmayo ha sido objeto de restauración y puesta en valor como museo. Otra importante línea de 194 km. la constituye el ferrocarril Puerto Chicama (Malabrigo)-Valle Chicama, que interconectaba varios complejos azucareros del valle del río Chicama, como Casa Grande, Roma, Chicama y otros. La propietaria fue la empresa Gildemeister y Co. En su fase de mayor actividad contó hasta con 16 locomotoras, 3 carros de pasajeros y 974 carros de carga. Junto a esta línea se encontraba el ferrocarril propio de la hacienda Cartavio, de 26 km., con 7 locomotoras y 200 carros de carga. Los ferrocarriles de haciendas constituyen uno de los capítulos centrales de la historia ferrocarrilera del Perú. La mayoría de ellos se encuentran hoy en desuso o desaparecidos completamente.

Otra línea histórica de singular importancia fue la del ferrocarril Chimbote-Tablones-Huallanca, con una extensión de 170 km. (debía tener 265 km.).

Empezó a ser construida en 1872 a cargo de Enrique Meiggs. Unía diversas haciendas y debía recorrer el callejón de Huaylas uniéndolo con Chimbote y Recuay. El terremoto del 1970 terminó por destruir casi completamente la línea. La ruta del tren ha sido reutilizada como carretera. La estación principal de Chimbote ha sido objeto de reutilización como mercado.

Entre las diversas líneas de ferrocarril construidas en el siglo XIX e inicios del siglo XX, las que corresponden a la región sur del Perú son las que se encuentran en mejores condiciones. Es el caso del denominado Ferrocarril del Sur, de 940 km., que une el puerto de Mollendo hasta la ciudad del Cusco, pasando por el departamento de Puno. Las primeras obras estuvieron a cargo de Enrique Meiggs. El tramo Mollendo-Arequipa empezó a funcionar en 1871, mientras el tramo Arequipa-Puno lo hizo desde 1874. La línea hasta el Cusco quedó recién concluida en 1908, llegando antes al complejo industrial de Maranganí en 1892.

El ferrocarril Tacna-Arica es el segundo más antiguo construido en el Perú y es el único que aún se encuentra operativo. Empezó a ser construido en 1851, durante el gobierno de Ramón Castilla. Tiene una extensión de 62 Km. Fue construido por José Hegan. En el terminal ferroviario de Tacna se encuentra el Museo Ferroviario del Perú, en el que se exponen locomotoras y diversos equipos históricos que constituyen el fondo tecnológico de los ferrocarriles peruanos y, en especial, a los correspondientes de la línea Tacna-Arica. Una de las piezas más importantes es la locomotora número 3, con su tender, de dicho ferrocarril. Junto a esta línea ferroviaria Tacna-Arica existieron otras en el departamento de Tarapacá, que entonces pertenecía al territorio peruano. La línea Pisagua-Agua Santa-Sal de Obispo, de 80 Km.; además, la línea Iquique-Pozo Almonte-La Noria, de 113 Km.; así como la línea Patillos-Lagunas de 85 Km., fueron construidas entre 1870-1876. En todos los casos existen algunas evidencias vinculadas a los campamentos salitreros del siglo XIX. (Galessio, 2007; Kemp-Heiland, 2002).

Junto a los trenes, los tranvías urbanos fueron componente principal del sistema de transporte urbano en las principales ciudades del Perú hasta casi fines de los años sesenta del siglo XX. Existieron tranvías en Lima, Arequipa y Cusco. De este fenómeno no existen más testimonios revalorizados que el viejo tranvía de Barranco, puesto a funcionar en un tramo pequeño, solo como objeto de exposición y evocación.

No se puede negar la existencia en el Perú de una cultura viva cuyo devenir —como sucede con innumerables poblaciones— está asociado estrechamente a la existencia de los ferrocarriles. Para muchas poblaciones del país el ferrocarril es memoria

histórica activa. Basta mencionar, entre muchos testimonios, la cantidad de huaynos huancavelicanos o huancaínos asociados al mítico «tren macho», cuyo sobrenombre deviene sabiduría popular: solo se sabe cuando sale pero no cuándo llega. Seguramente sucede lo mismo con otras poblaciones para las cuales el tren fue el único medio de transporte.

Rescatar, poner en valor y conservar el legado histórico de la presencia del ferrocarril en el Perú no sólo se justifica como una comprensible demanda cultural, sino que aparece como un imperativo inexcusable, en la medida que reconstruye memoria y revela los rastros de un país que se permitía utopías y proyectos integradores.

Centrales hidroeléctricas

Cuando se recalca en la imaginaria futurista de un Antonio Sant'Elia y su *Città nuova* (1914), de mega arquitecturas prefiguradas a modo de gigantescas hidroeléctricas, es difícil eludir el asombro por el inusitado y provocador paisaje tecnológico que recrea este referente. Las centrales hidroeléctricas, como arquitectura y artefacto tecnológico, encarnan como pocos objetos aquella aspiración humana de transformar paisajes naturales en escala regional.

Las hidroeléctricas son eso: esculturas que moldean una nueva geografía con la presencia de enormes turbinas y arquitecturas de soporte pertinentes. En el Perú existen algunos buenos ejemplos que revelan el uso de técnicas, métodos y maquinarias de última generación al momento de ser construidas.

Una de las primeras centrales construidas es la planta hidroeléctrica de Chosica. Fue inaugurada en 1903. A partir de entonces fueron construidas una serie de pequeñas y medianas centrales hidroeléctricas en diversas regiones del país. Durante este lapso, el 1 de diciembre de 1907 se inauguró la Central Hidroeléctrica de Yanacoto, cercana a Lima: otro buen ejemplo por el tamaño de sus instalaciones, la serie de turbinas empleadas y la arquitectura diseñada. Otra de las primeras centrales es la hidroeléctrica de Ccorimarca, en el Cusco, construida en 1913. Luego se construyó otras centrales de mayor potencia. La central de Callahuanca fue inaugurada en 1938, con tres generadores de 12250 kw. cada uno, con una potencia total de 36,750 kw. La importante central hidroeléctrica de Moyopampa empezó a funcionar a partir de 1951 con un primer grupo de 21 mil kw. y posteriormente, al siguiente año, con un segundo grupo con igual potencia (Hidalgo, 2006). Esta central posee un imponente edificio historicista destinado para una función productiva y tecnológica. En 1955 se inician los trabajos de la central de Huinco, con la perforación del famoso túnel trasandino, para ser inaugurado en

1965. En 1973 se inaugura un auténtico hito: el gran complejo hidroenergético del Mantaro.

Industrias en la ciudad

A diferencia de otros países de América Latina, la industria urbana peruana nunca tuvo una implantación masiva y de gran proyección. Las causas: el carácter dependiente del proceso de industrialización del país y su debilidad para constituirse en un factor de desarrollo estructural. Fue básicamente una industria ligera y mediana de bienes de consumo. No produjo bienes de capital ni otras industrias.

Aparte del ciclo de industrialización registrado en el sur peruano; al margen de las primeras señales de industrialización urbana de mediados del siglo XIX, canceladas por la guerra del Pacífico, el primer gran ciclo de industrialización se produce entre fines del siglo XIX e inicios del siglo XX. Luego vendría un ciclo de modernización industrial y expansión económica durante la década de los años veinte del siglo pasado, para registrar luego, tras la segunda guerra mundial, un apreciable impulso y expansión en el marco de la política de sustitución de importaciones, vigente hasta fines de los sesenta.

Una de las primeras fábricas instaladas en la Lima del siglo XIX fue la fábrica de cristales y tejidos de seda, de propiedad de Jorge Moreto (posteriormente denominada Brondi, Bossi y Cía). La inauguración oficial se efectuó el 8 de octubre de 1841. Posteriormente, en 1848, la fábrica se trasladó al Callao. Otra de las primeras instalaciones industriales fue la fábrica de papel de propiedad de Alejandro Villota y Manuel Amunátegui, editores del diario El Comercio. La fábrica empezó a funcionar desde el 27 de junio de 1848 con maquinaria importada de los Estados Unidos. Aparte de producir papel para la impresión de diarios, produjo el conocido «papel de envoltura».

Otra de las primeras instalaciones industriales fue la Fábrica de Hilados y Tejidos de Algodón de propiedad de Carlos de Cagigao y Juan Norberto Casanova. Ubicada cerca de la Alameda de los Descalzos, inició sus operaciones en 1848, tras una minuciosa evaluación de fábricas similares en los EEUU por parte de los propietarios. La maquinaria comprendía 100 telares, ubicados en el primer piso de un edificio de tres pisos en los que se hallaban ubicados los restos de utensilios y maquinarias. Una estructura compleja para la época. Fue de las primeras fábricas en pagar «salarios» y contar con un sistema de seguros para los trabajadores.

Este primer ciclo de industrialización creado al amparo del denominado «ciclo guanero» no tuvo en realidad ningún impacto estructural en la economía y desarrollo de la ciudad. La falta de emprendedores y la presión a la baja de aranceles a las importaciones de la Europa industrial fue la causa que

terminó no solo por hacer quebrar a las primeras industrias instaladas en Lima, sino desalentar cualquier inversión en este sector. Alrededor de 1860, año de la edición de la guía del viajero y registro industrial de Manuel Atanasio Fuentes, el panorama resultaba francamente desolador. Las únicas empresas registradas en este caso correspondían a la fábrica de papel del diario *El Comercio*, así como a la fábrica de seda situada en la calle de la Botica de San Pedro, fundada por José Francisco Navarrete. El propio Fuentes hacía mención al singular atraso de la «industria fabril y manufacturera» de Lima debido a los costos elevados de la mano de obra (Fuentes, 1860).

Entre fines del siglo XIX e inicios del siglo XX las primeras industrias en Lima se formaron para la producción de bienes de consumo, instalándose muchas de ellas al borde del área central y, específicamente, en las primeras cuadras de la avenida La Unión (hoy avenida Argentina). En la mayoría de los casos se trató de industrias de formato medio o pequeño y la mayoría de ellas con instalaciones readaptadas.

Casi todas las primeras industrias se dedicaron al rubro alimenticio, como la fábrica del país de galletas y caramelos fundada por Arturo Field en 1902, o la fábrica de fideos Nicolini, de 1922. Fueron instalados también aserraderos y fábricas de muebles, como el Aserradero Batchelor, de 1922, o la carpintería Sanguinetti, del mismo año. Fueron fundadas algunas industrias del cuero, como la curtiembre Olivari. La industria textil limeña iniciaría también por este período una significativa fase de expansión, como es el caso de la fábrica textil Santa Catalina. Las condiciones de trabajo en casi todas estas fábricas eran ciertamente deplorables, con jornadas de más de 12 horas diarias y el empleo masivo de niños.

Un hecho destacado de esta primera avanzada de industrialización, que constituye parte de la historia del movimiento obrero peruano, fue la constitución en el año de 1898 de la primera organización proletaria: la Sociedad Tipográfica de Auxilios Mutuos, integrada por obreros, con el objetivo de crear un fondo de autoayuda a obreros inhabilitados temporal o permanentemente para el trabajo.

La consecuencia de una industrialización de mediana complejidad, además de otras limitaciones, fue la ausencia de una arquitectura industrial de gran factura. Los pocos ejemplos de arquitectura industrial que datan de esta fase inicial y que fueron construidas como instalaciones diseñadas como tal ya casi han desaparecido totalmente. Algunos destacados ejemplos: la planta de la Cervecería Nacional en Barrios Altos, de 1899; la planta del aserradero Ciurliza, de 1914; así como la planta del Molino Santa Rosa, de 1924; y el local de la fábrica de tejidos La Victoria, de 1922. El complejo industrial del Frigorífico Nacional de 1929, resulta, ciertamen-

te, un ejemplo extraordinario por su envergadura y proyección.

Desafortunadamente, como sucede en los otros casos, respecto a este importante patrimonio industrial urbano, tampoco existe catalogación alguna ni mucho menos un ejemplo destacado de puesta en valor y conservación. La demolición de algunas de las más antiguas fábricas del país ubicadas en las primeras cuadras de la avenida Argentina, a partir de mitad de la década de 1990 como parte de un programa municipal de «renovación urbana», tal vez sea la evidencia que revela el clamoroso desinterés existente al respecto.

Patrimonio industrial eléctrico

¿Cómo la electricidad puede constituirse en patrimonio cultural?, se pregunta Neydo Hidalgo, para responder que «el uso y desarrollo de la electricidad nos ha dotado de objetos, espacios, memorias, usos y costumbres que forman parte también de nuestra identidad» (Hidalgo, 2006).

Uno de los inventos de mayor trascendencia, identificados con la era industrial, resulta sin duda la electricidad. El patrimonio industrial eléctrico se constituye no solo de todo aquello vinculado con el invento mismo, sino con sus consecuencias directas en el desarrollo de una tecnología y maquinaria cuyo funcionamiento estaba directamente vinculado al uso temprano de la electricidad. En el Perú, el tema del patrimonio industrial eléctrico, ha sido uno de los factores iniciales de motivación en el rescate y revalorización del patrimonio industrial peruano. El Museo de la Electricidad, activo desde 1995, ha jugado un destacado papel pionero en este sentido.

El primer generador eléctrico puesto a funcionar en Lima data del año 1884. Estuvo instalado en la antigua fábrica de tejidos Santa Catalina. En 1886 se inaugura el alumbrado público en algunas calles de la ciudad y la plaza mayor. La corriente provenía de una planta a vapor de 500 h. p., instalada frente al Parque Neptuno, hoy primera cuadra del Paseo de la República. Alrededor de 1895 se constituye la Empresa Transmisora de Fuerza Eléctrica, con una planta en Santa Rosa de la Pampa, en la margen izquierda del río Rímac. La primera transmisión se efectuó el 6 de agosto a las once de la mañana. Para 1901, el alumbrado comprendía 1800 postes y, el servicio particular, 8500 lámparas. El primero de enero de 1902 se inauguró oficialmente el servicio público general, que cubría la demanda de 115 mil habitantes de la ciudad de Lima (Hidalgo, 2006).

La expansión de la energía eléctrica se hace notoria a partir de inicios del siglo XX. En 1899 empieza a operar la central térmica Santa Rosa, mientras que la central hidroeléctrica de Chosica es inaugurada en 1903, con una potencia de 4 mil h. p. Es la primera central en aprovechar un salto considerable del sistema fluvial del Rímac. Con el so-

porte de estas fuentes de energía, los primeros tranvías eléctricos empezaron a circular por Lima a partir del año de 1904, prolongándose en su funcionamiento hasta 1965. En 1927, la Central Térmica de Santa Rosa fue ampliada con dos turbo grupos a vapor, cada uno de 5000 kw.

De esta historia de más de un siglo queda una serie de evidencias, como turbinas y generadores, ruedas pelton, postes de alumbrado, medidores y subestaciones eléctricas, así como las centrales térmicas e hidroeléctricas. Esta cultura material se complementa con toda la memoria documental, cartográfica y visual, así como con las costumbres y todos los objetos de uso cotidiano identificados con el uso de la electricidad, desde la primera radio o televisor, hasta la primera refrigeradora o el tranvía eléctrico y el primer juguete infantil eléctrico.

Uno de los pocos ejemplos de rescate y valorización del patrimonio industrial en el Perú lo constituye, como ya fue mencionado, el Museo de la Electricidad. Entre sus logros más importantes y de un alto contenido social y cultural, fue la puesta en funcionamiento para efectos expositivos del antiguo tranvía eléctrico Lima-Chorillos. El vagón recuperado, así como el paseo programado, constituyen una singular experiencia.

Cultura y hábitat industrial y obrero

No existe producción industrial sin cultura industrial. Es decir, sin todo aquello que tiene relación con la ciudad o el hábitat particular, producido como consecuencia directa de la implantación industrial. No hay industria sin la cultura de aquellos empresarios, obreros o trabajadores que la gestan y hacen funcionar.

Como parte del dominio que le compete a la cuestión del patrimonio industrial, uno de los aspectos reconocidos como constitutivos de este dominio es el de los espacios de residencia y desarrollo social del proletariado industrial a lo largo del siglo XIX y gran parte del siglo XX. Se trata de los barrios o conjuntos de vivienda destinados a la población obrera.

Una mirada más extensiva del ámbito correspondiente al hábitat de los trabajadores nos remite no solo a las viejas rancharías de las haciendas coloniales y republicanas, sino también a los campamentos residenciales de los complejos agroindustriales. Campamentos que significarían un importante salto cualitativo en términos tipológicos y urbanísticos, como es el caso de la estratificada *company town* de Casa Grande y sus diferenciados sectores de empleados, el sector de los obreros y el sector de los campesinos.

Mucho antes de que se iniciara la primera etapa de industrialización, la ciudad de Lima registraba ya en su haber un cuadro social e higiénicamente dantesco, peor que el de Londres y París en los años más duros de la revolución industrial. Entonces,

Lima ya había sido asolada por dos terribles epidemias, la de la fiebre amarilla de 1868 y la de la peste bubónica de 1903. Entonces, lo único moderno en el Perú fueron las pésimas condiciones de vida de los trabajadores y el acoso de las tragedias higiénicas, como las que asolaron a las «ciudades de carbón» europeas del siglo XIX. El Perú ingresaría al siglo XX por el lado más cruel y ominoso de la modernidad capitalista.

Aparte del típico «callecón» y la «quinta obrera», las llamadas «casas de vecindad» se constituyeron en uno de los tipos edilicios más extendidos como hábitat de la población trabajadora. Se trata de una interesante versión de vivienda colectiva. Lamentablemente hoy se encuentran en pleno proceso de extinción.

En la historia del movimiento obrero peruano el nombre del sindicato de Vitarte tiene un significado especial. Las jornadas más valientes de lucha por la defensa de la dignidad de los trabajadores, el fomento de una cultura obrera moderna, así como la puesta en práctica de una cultura cotidiana alternativa tienen que ver con la actitud de estos trabajadores. Pero también este barrio de Lima resulta importante porque es el lugar de constitución del primer barrio obrero urbano del Perú, como consecuencia de la instalación en 1871 de la primera etapa de la fábrica textil de Vitarte. El barrio obrero apareció como una expansión espontánea de casas de los obreros que laboraban en la fábrica.

El barrio obrero de Vitarte es una excepción, en la medida que se trata de un testimonio sujeto a declaración monumental. En este caso, el reconocimiento se produjo más por el significado social y político de sus habitantes, que por una consideración integral que hubiera tomado en cuenta también el barrio mismo como urbanismo y arquitectura.

Las primeras políticas de corte filantrópico promovidas por el Estado en relación a la vivienda obrera, tuvieron lugar al inicio del siglo XX. De este período datan dos de las primeras agrupaciones de vivienda financiadas por la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima: las quintas obreras La Riva y Los Huérfanos, ambas proyectadas en 1908 y puestas en uso en 1911.

Estas quintas y otras del mismo tipo, construidas en muchas ciudades del Perú entre 1910 y 1940, constituyen un extraordinario capítulo de la historia de la vivienda obrera en el Perú. La mayoría de ellas posee una excelente factura constructiva y una pertinente solución proyectual. Otros casos de vivienda obrera colectiva lo constituyen ejemplos como el barrio de Empleados y Obreros del Callao de 1925, el primer barrio obrero concebido como tal en escala urbana construido en Lima. El barrio obrero Leguía de 1927 es otro buen ejemplo. Las condiciones actuales del barrio son francamente deplorables.

A inicios de los años treinta el gobierno promovió la construcción del barrio obrero modelo del Frigorífico Nacional, ubicado en el Callao. Se trata del primer conjunto habitacional en operar con los parámetros de un urbanismo moderno, además de ser el primero de su género en el Perú en contar con un equipamiento urbano propio (piscina, tiendas, comisaría, centro escolar). Junto a este barrio, se construyó también por iniciativa estatal, una serie de conjuntos residenciales destinados a la población obrera, como el Barrio Obrero n° 1, ubicado en La Victoria, el Barrio Obrero n° 2, construido en el Rímac, así como los Barrios Obreros n° 3, n° 4 y n° 5, ubicados en el hoy distrito de San Martín de Porres. Todos ellos de buena calidad urbanística. Entre los cinco barrios, el Barrio Obrero n° 4 representa el primer caso de edificio manzana del país, proyectado con los conceptos corbusianos de la ciudad-edificio (Ludeña, 1996).

Junto con estos barrios, la serie de «Barrios Fiscales», construidos por el gobierno central entre 1938 y 1942, constituye del mismo modo un capítulo significativo de la historia urbanística del Perú y, en especial, de la cultura residencial obrera. Muchos de estos barrios se encuentran a medio camino entre una declarada vocación urbanística moderna y un espíritu local de notorias referencias contextuales.

Con excepción del Barrio Obrero de Vitarte, ninguna de estas quintas obreras, barrios obreros y barrios fiscales cuentan con el reconocimiento de patrimonio urbanístico. Como tampoco la serie de instalaciones de servicio (comedores populares, teatros o espacios de recreación de la época) que formaban parte de la cotidianeidad obrera.

5. Conclusiones

La conformación del Comité Peruano de Conservación del Patrimonio Industrial COPECOPI, en el 2004, puede considerarse como un hito que marca un período en el que la cuestión de la defensa y preservación del patrimonio industrial peruano, fue adquiriendo un perfil propio y cierta difusión pública. Sin embargo, no obstante este y otros signos alentadores, se tiene que concluir que aún en el Perú, desafortunadamente, la cuestión del patrimonio industrial no es tema de discurso institucionalizado, ni normatividad explícita, ni mucho menos cultura cotidiana interesada en reconstruir permanentemente su memoria.

La Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, aprobado por Ley N° 28296, de 21.07.2004, actualmente vigente, no contempla de manera expresa el rubro del patrimonio industrial, como sí lo hace con el «patrimonio arqueológico», «patrimonio artístico», el «patrimonio arquitectónico», «patrimonio religioso», entre otros.

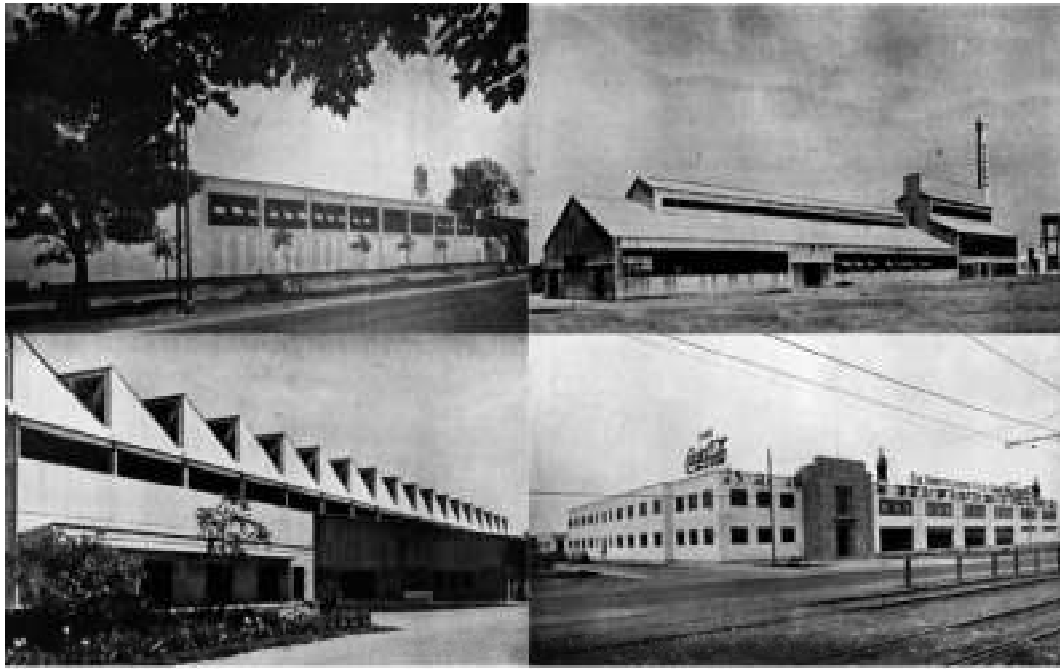
Las razones de esta situación son diversas. Por un lado, el extendido prejuicio que considera la invalidez de toda referencia al tema del patrimonio industrial debido a que países como el Perú carecen de testimonios industriales en la densidad y envergadura de la historia industrial europea o norteamericana. Por otro, aquella pulsión inconsciente que atraviesa a toda sociedad renuente a evocar los testimonios del mundo industrial y las explotaciones mineras y agroindustriales, en el que probablemente tuvieron lugar las experiencias más dolorosas de una sociedad en formación.

En países como el Perú, en el que la historia se hace milenaria y densa, la tiranía del *presente* y el «prestigio» del pasado como criterio de valoración han jugado contra la adecuada valoración del patrimonio industrial. Ello debido a que la vigencia de este patrimonio corresponde a un período relativamente reciente. Lo concreto es que en el Perú casi ninguna manifestación urbanística e industrial del siglo XX se encuentra declarada como patrimonio histórico o monumento a ser defendido, preservado y puesto en valor.

En el Perú, las nociones de patrimonio y monumento histórico se han implantado y desarrollado como nociones envueltas en prejuicios decimonónicos e influidos por intereses social y culturalmente discriminatorios. Bajo este entendimiento, la idea de lo «artístico» y lo «histórico» adquieren primacía para avalar una visión sacralizadora de los monumentos y el patrimonio histórico. Esta es la notación que está detrás del porqué la gran mayoría de monumentos corresponden a aquellos normalmente identificados con el poder político, religioso y social, prestando poca o casi ninguna atención al patrimonio gestado por la sociedad civil y productiva, como los barrios obreros, la arquitectura industrial o el urbanismo de los campamentos mineros.

La persistencia de esta serie de prejuicios respecto al patrimonio industrial, no significa que el Perú carezca de una historia productiva e industrial compleja y fascinante, dentro de sus propios límites. Como es previsible, su envergadura, extensión y densidad en testimonios no solo guarda relación con el contenido de los grandes ciclos que han marcado su desarrollo económico, sino también con el carácter dependiente del proceso de industrialización del país.

En el Perú el dominio del patrimonio industrial debería ser acotado, primero, como un capítulo más de una historia productiva propia y no como un fenómeno que se autogenera por sí mismo o viene completamente importado. Y, en segundo lugar, como resultado y expresión de un período de inserción asimétrica de nuestros países al primer ciclo de expansión de la industrialización capitalista del siglo XIX. ■



IMÁGENES (DE IZQUIERDA A DERECHA, DE ARRIBA ABAJO)
TALLERES METALÚRGICOS S.A. TAMET, FÁBRICA DE ESTRUCTURAS Y CARPINTERÍA METÁLICAS,
AV. ARGENTINA, LIMA.

FÁBRICA VIDRIOS PERUANA S.A. V.I.P.E.S.A. FÁBRICA DE BOTELLAS,
AV. VENEZUELA (ANTES AV. PROGRESO), LIMA.

FÁBRICA PERUANA ETERNIT S.A. FÁBRICA DE PLANCHAS Y TUBOS, LIMA.

COMPAÑÍA EMBOTELLADORA COCA-COLA S.A. LTDA. AV. BENÁVIDES (ANTES AV. COLONIAL), LIMA.

Notas

- * El presente artículo es una versión ampliada y actualizada de textos anteriormente publicados por el autor sobre el tema del patrimonio industrial peruano (Ludeña 2005a, 2005b, 2008). En este caso se ha incorporado referencias nuevas a casos como el del campamento Lobitos, Talara y el circuito de las destiladoras de pisco, que constituyen una extraordinaria serie de instalaciones hoy puesta nuevamente en valor y funcionamiento.
- 1 Entre otras evidencias, la prueba palpable de esta situación –a contracorriente de la experiencia mundial y especialmente americana– es la ausencia del dominio del patrimonio industrial por parte de la última Ley General del Patrimonio Cultural de la Nación, aprobado por Ley N° 28296 del 21.07.2004, actualmente vigente. Esta ley, junto a toda la normatividad peruana existente sobre el tema del patrimonio y bienes culturales, no contempla de manera expresa el rubro del patrimonio industrial, como sí acontece con la mención a casos como el del «patrimonio arqueológico», «patrimonio artístico», el «patrimonio arquitectónico», «patrimonio religioso», entre otros. Esta afirmación podría parecer injustificada a luz del concepto de bien cultural

en el que se apoya la ley en mención. En esta norma se define a un bien cultural de carácter patrimonial como «toda manifestación del quehacer humano material e inmaterial que por su importancia, valor y significado paleontológico, arqueológico, arquitectónico, histórico, artístico, militar, social, antropológico, tradicional, religioso, etnológico, científico, tecnológico, o intelectual, sea expresamente declarado como tal o sobre el que exista la presunción legal de serlo.» (Ley N° 28296 del 21. 07.200. Artículo II). En efecto, se trata de una definición genérica en la que podría estar comprendida, de una u otra forma, cualquier testimonio material e inmaterial de aquello que se denomina «patrimonio industrial». Sin embargo, esto no es así, a juzgar por las precisiones que se señalan en el Título I, en el que se establece una lista de todos aquellos bienes integrantes del patrimonio cultural de la nación, en los rubros de bienes inmuebles y muebles. En dicha relación el tema del patrimonio industrial no aparece registrado de manera explícita como sí se procede con otros tipos de bienes.

- 2 Sobre cuál fue el «primer» ferrocarril de América Latina, como es comprensible, se ha generado le-

yendas y pocas verdades debidamente comprobadas. No está completamente claro cuál fue el primer ferrocarril de Sudamérica, ni hablar de toda América latina ya que aquí la confusión es mayor. Casi simultáneamente se inauguró entre fines de 1849 y mediados de 1851, 3 líneas, siendo la más extensa, 60 km. la de Copiapó al puerto Caldera, en Chile. La otras 2 son la consabida Lima-Callao y la que se presume fue la primera, la de un lugar llamado Demerara, hacienda azucarera y de ron, así como el puerto de Georgetown en la antigua Guayana Británica. De las 3, sin duda, la que tuvo mayor movimiento fue la Lima-Callao. Pero hay otro dato que agrega mayor misterio al asunto. Parece que la primera línea peruana fue una muy corta, construida nada menos que en una isla: la isla Chíncha norte. Efectivamente, en 1849, don Domingo Elías concesionario guanero construyó 500 metros de línea férrea para ser operada por carritos a sangre, para el transporte y embarque de guano. Si este dato se comprueba como tal, sería ésta entonces la primera línea férrea del Perú y de Sudamérica (Galessio, Elio; comunicación personal del 15 de junio del 2008).

Bibliografía

- ARAGÓN, M. (2003, enero-diciembre). Orígenes del urbanismo moderno en el Perú. La *company town* de Casa Grande. *ur{b}es*, 1(1), 69-106.
- ARANDA, E. (2003). Ciudad e imaginarios urbanos. La ciudad campamento de Talara. *ur{b}es*, 1(1), 107-124.
- ARELLANO, A. (2000). Echando una mirada al tema del patrimonio. *Turismo y patrimonio*, 1(2), 101-114.
- BASADRE, J. (1969). *Historia de la República del Perú*. Lima: Editorial Universitaria.
- BRESCIA, R. (1968). *Obras públicas del siglo XIX en Lima*. Tesis de bachillerato, Universidad Nacional de Ingeniería, Lima.
- Coloquio del Patrimonio Industria. Rescate y Preservación (2007). *Declaración Iberoamericana de Patrimonio Industrial*. Declaración del V Coloquio del Patrimonio Industria. Rescate y preservación / The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage. Disponible en <http://www.cedodali.com/declaracion%20patrimonio.htm>.
- FUENTES, M. A. (1860). *Guía del viajero en Lima*. Lima: Librería Central.
- GALESSIO, E. (2007). *Ferrocarriles del Perú. Un viaje a través de su historia*. Lima: Aruntani SAC.
- GUTIÉRREZ, D. (2007). *Gustave Eiffel en el Perú. Proyectos y obras*. Tesis de Maestría, Universidad Nacional de Ingeniería, Lima.
- GUZMÁN, A.; FERNÁNDEZ, G. (2003, 20 de diciembre). El patrimonio industrial desde perspectivas multidisciplinarias [versión electrónica]. *Biblio 3W*, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, VIII. Tomado 09.10.2007 de <http://www.ub.es/geocrit/b3w-480.htm>. [ISSN 1138-9796].
- HIDALGO, N. (2007) El patrimonio industrial eléctrico en el Perú [versión electrónica]. Tomado 3.12.2007 de http://www.geolima.org/micoleccion/geografia/notas_de_opinion_y_ciencia/opinion_065-2007.htm
- HIDALGO, N. (2006). La Reconstrucción del Tranvía Eléctrico: un Proyecto de Revaloración del Patrimonio Industrial en el Perú. Ponencia en *Símpoio Patrimonio Industrial en el Perú. Memoria y Perspectivas*. Lima: Comité Peruano del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios ICOMOS PERÚ. Disponible en <http://peru.icomos.org/Ponencia%20Hidalgo.doc>
- HUAMÁN, M.; RUIZ, M. (1990). *Las casas obreras de la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima. Obra de Rafael Marquina*. Tesis de Bachillerato, Universidad Nacional de Ingeniería, Lima.
- Asociación de Arqueología Industrial INCUNA. Plan Nacional de Patrimonio Industrial [versión electrónica]. Tomado 07.12.2007 de http://www.incuna.org/index.php?option=com_content&task=view&id=40&Itemid=56.
- IPINCE, E. (2006). *Puesta en valor y reutilización de la colonia industrial textil de Maranganí, Cuzco*. Ponencia Símpoio Patrimonio Industrial en el Perú. Memoria y Perspectivas.
- KEMP-HEILAND, K. (2002). *El desarrollo de los ferrocarriles en el Perú*. Lima: Universidad Nacional de Ingeniería.
- KUON-ARCE, E. SAMANEZ, R. (2007). Lucre: El complejo textil más importante del sur andino [versión electrónica]. Tomado 20.08.2007 de <http://www.agenciaperu.com/cultural/portada/industrial/peru.htm>.
- LUDEÑA URQUIZO, W. (1996). *Lima: Städtebau und Wohnungswesen. Die Interventionen des Staates 1821-1950*. Berlin: Dr. Köster.
- LUDEÑA URQUIZO, W. (2005, mayo 23). Historia mínima del patrimonio industrial. Guía práctica. *Identidades. Reflexión, arte y cultura. Diario oficial El Peruano*, 85, 10-13.
- LUDEÑA URQUIZO, W. (2005, mayo 23). Patrimonio industrial en el Perú. Memoria sin memoria. *Identidades. Reflexión, arte y cultura. Diario oficial El Peruano*, 85, 5-7.
- LUDEÑA URQUIZO, W. (2008, enero-junio). Patrimonio industrial en el Perú del siglo XX: ¿Exotismo cultural o memoria sin memoria?. *APUNTES*, Pontificia Universidad Javeriana – Facultad de Arquitectura y Diseño, Instituto Carlos Arbeláez Camacho para el Patrimonio Arquitectónico y Urbano, Bogotá, 21(1), pp. 92-113.
- MARCELO-PUENTE, M. (2005). *La Oroya. Ciudad minera*. Universidad Nacional de Ingeniería, Lima.
- MARIÁTEGUI, J. C. (1973). *7 ensayos de interpretación de la realidad peruana*. Lima: Empresa editora Amauta.
- MARMANILLO, E. (2006). *Proyecto de recuperación de la casa hacienda Lurifco, Chepén, La Libertad*. Ponencia Símpoio Patrimonio Industrial en el Perú. Memoria y Perspectivas.
- MEDINA, F. (1990). *La industria textil en el Cuzco: Fábrica de Tejidos La Estrella, 1928-1980*. Cuzco: Universidad Nacional San Antonio Abad del Cuzco.
- MÉNDEZ, C. (1987). La otra historia del guano: Perú 1840-1879. *Revista Andina del Centro Bartolomé de Las Casas*, 5(9), 7-46.
- PIMENTEL, V. (2006). *Proyecto de recuperación y puesta en valor de la casa hacienda San Nicolás-Supe. Proyecto Especial Arqueológico Caral-Supe*. Ponencia Símpoio Patrimonio Industrial en el Perú. Memoria y Perspectivas.
- REGAL, A. (1965). *Historia de los ferrocarriles de Lima*. Lima: Instituto de Vías de Transporte.
- RÍOS DÍAZ, C. (2008). *Arquitectura industrial y posible reutilización*. Oviedo: Universidad de Oviedo. <http://site.ebrary.com/lib/bibliotecaupcsp/Doc?id=10219467&ppg=27>
- RIX, M. (1955). *Industrial Archeology. The amateur historian*. Vol. 2. October-November, 1955. Traducción Jaime Litvak King. Instituto de Investigaciones Antropológicas de la UNAM. <http://www.morgan.iaa.unam.mx/usr/industrial/BOL2/RIX.html>
- SALAS, M. (2006). *El Museo Gráfico «El Peruano»*. Ponencia Símpoio Patrimonio Industrial en el Perú. Memoria y Perspectivas.
- SANTOLALLA, J. (2006). *Proyecto de recuperación y puesta en valor de la oficina metalúrgica de Pílancones, Minas de Hualgayoc, Cajamarca*. Ponencia Símpoio Patrimonio Industrial en el Perú. Memoria y Perspectivas.
- SEINER, L. (1998). Historia de la industria peruana: 1840-1900. Ponencia *Encuentro Internacional de Peruanistas: Estado de los estudios histórico-sociales sobre el Perú a fines del siglo XX* (pp. 533-542). Lima: Universidad de Lima - Oficina Regional de Cultura para América Latina y el Caribe UNESCO Lima - Fondo de Cultura Económica.
- The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (2003). *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*. Disponible en http://www.mnactec.cat/ticcih/industrial_es.htm.
- UNESCO Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (1972). *Convención sobre Patrimonio Mundial, Cultural y Natural*. Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, 17ª. Reunión, París el 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972. Disponible en <http://whc.unesco.org/archive/convention-es.pdf>.

ARQUITECTURA Y URBANISMO INDUSTRIAL



**TERMINAL MARÍTIMO
DEL CALLAO.
AL FONDO, EL
FRIGORÍFICO
NACIONAL Y LOS
DEPÓSITOS DE LA
INTERNATIONAL
PETROLEUM.**



**ISLAS BALLESTAS
NORTE. GUANAYES
Y CASA DE LOS
GUARDIANES.**



**VISTA AÉREA DE
TALARA.
CAMPAMENTO
OBRERO, REFINERÍA
Y TANQUES DE
PETRÓLEO.**

PERÚ. IMÁGENES DÉCADA DE 1940

**CENTRAL JUAN
CAROSIO. VISTA
GENERAL DE LA
HIDROELÉCTRICA**



**MINA DE
ATACOGCHA EN
CHICRÍN. VISTA
DEL
CABLECARRIL
QUE BAJA EL
MINERAL DESDE
LA MINA.**



**FÁBRICA DE
TEJIDOS
VITARTE, 12
KILÓMETROS AL
ESTE DE LIMA.**

