

Peruanicemos al Perú

SOBRE EL TEMA DE LA CAPITAL

I

Las consideraciones que esboqué en mi anterior artículo sobre el porvenir de Lima — que a muchos de los lectores de MUNDIAL pueden haber parecido demasiado negativas — necesitan ser reforzadas y explicadas.

La tesis de mi artículo se condensa en las siguientes proposiciones: Primera.—Lima no es, por su situación geográfica, el centro natural de la economía peruana.—Segunda. La geografía de un país de larga y estrecha costa, que ofrece numerosas desembocaduras a sus varias corrientes de comercio y a sus dispersos focos de producción, se opone en el Perú al proceso de hiper-concentración que crea capitales como Buenos Aires.—Tercera. Las premisas geográficas y económicas de la formación de las grandes urbes no amparan, en consecuencia las previsiones de excesivo y espumante optimismo a que conducen al espíritu limeño las sensaciones de confort del asfalto y la velocidad.

Para convencerse de la verdad de estas proposiciones, que reposan exclusivamente en las leyes de la biología de las urbes modernas, no hace falta sino echar una ojeada al mapa de cualquiera de las naciones cuya capital es una gran urbe de importancia internacional. Se observará, en primer término, que la capital es siempre el nudo céntrico de la red de ferrocarriles y caminos del país. El punto de encuentro y de conexión de todas sus grandes vías.

Una gran capital se caracteriza, en nuestro tiempo bajo este aspecto, como una gran central ferroviaria. En el mapa ferroviario está marcada, más netamente que en ninguna otra carta, su función de eje y de centro.

Es evidentes que el privilegio político determina, en parte, esta organización de la red ferroviaria de un país. Pero el factor primario de la concentración no deja de ser, por esto, el factor económico. Todos los núcleos de producción tienden espontánea y lógicamente a comunicarse con la capital, máxima estación, supremo mercado. Y el factor económico coincide con el factor geográfico. La capital no es un producto del azar. Se ha formado en virtud de una serie de circunstancias que han favorecido su hegemonía. Más ninguna de estas circunstancias se habría dado si geográficamente el lugar no hubiese aparecido más o menos designado para este destino.

El hecho político no basta. Se dice que, sin el Papado, Roma habría muerto en la Edad Media. Puede ser que se diga una cosa muy exacta. No vale la pena discutir la hipótesis. Pero, de todos modos, no es menos exacto que Roma debió a su historia y a su función de capital del mayor imperio del mundo el honor y el favor de hospedar al Papado. Y la historia de la Tercera Roma, precisamente, nos enseña la insuficien-

cia del privilegio político. (No obstante la fuerza de gravitación del Vaticano y el Quirinal de la sede de la Iglesia y la sede del Estado, Roma no ha podido prosperar con la misma velocidad que Milán. (El optimismo del Risorgimento sobre el porvenir de Roma tuvo, por el contrario, el fracaso de que nos habla la famosa novela de Emilio Zola. Las empresas urbanizadoras y constructoras que se entregaron, con gran impulso, a la edificación de un barrio monumental, se arruinaron en este empeño. Su esfuerzo era prematuro). El desarrollo económico de la Italia setentrional ha asegurado la preponderancia de Milán que debe su crecimiento, en forma demasiado ostensible, a su rol en el sistema de circulación de esta Italia industrial y comerciante.

II

La formación de toda gran capital moderna ha tenido un proceso complejo y natural con hondas raíces en la tradición y en la biología de la nación respectiva. La génesis de Lima, en cambio, ha sido un poco arbitraria. Fundada por un conquistador, por un extranjero, Lima aparece en su origen como la tienda de un capitán venido de lejanas tierras. Lima no gana su título de capital en lucha y en concurrencia con otras ciudades. Criatura de un siglo aristocrático, Lima nace con su título de nobleza. Se llama desde su bautismo, Ciudad de los Reyes. Es la hija de la Conquista. No la crea el aborígen, el regnicola; la crea el colonizador, el conquistador. Luego, el virreynato la consagra como la sede del poder español en Sud-América. Y, finalmente, la revolución de la independencia —movimiento de la población criolla y española, no de la población indígena— la proclama capital de la República. Viene un hecho que amenaza, temporalmente, su hegemonía: la confederación peru-boliviana. Pero este Estado—que, restableciendo el dominio del Ande y de la Sierra, tiene algo de instintivo de subconciencia aunque equivocado, ensayo de restauración territorial del Imperio—busca su eje demasiado al sur. Y, entre otras razones, por ésta, se desploma.

Lima, armada de su poder político refrendado, después en sucesivas jornadas, sus fueros de capital.

No es solo la riqueza mineral de Junín la que, en esta etapa, inspira la obra del ferrocarril central. Es, más bien, o sobre todo, el interés de Lima. El Perú hijo de la Conquista necesita partir del solar del conquistador, de la sede del virreynato y la república, para cumplir la empresa de escalar los Andes. Y, más tarde, cuando salvados los Andes por el ferrocarril se quiere llegar a la montaña, se sueña igualmente con una vía que una Iquitos con Lima. El presidente del 95,—que en su declaración de principios había incluido pocos años antes una

profesión de fé federalista—pensó sin duda en Lima, más que en el Oriente al conceder su favor a la ruta del Pichis. Esto es, se portó, en esta como en otras cosas, con típico sentimiento centralista. (Y queda aquí apuntada, querido Luis Alberto Sánchez otra de las muchas incoherencias de la teológica política de don Nicolás de Piérola).

III

Lima debe hasta hoy al ferrocarril central una de las mayores fuentes de su poder económico. Los minerales del departamento de Junín, que, debido a este ferrocarril, se exportan por el Callao constituían hasta hace poco nuestra principal exportación minera. Ahora el petróleo del norte la supera. Pero esto no indica absolutamente una estagnación de la minería del centro. Y, por la vía central, bajan además los productos de Huánuco, de Ayacucho, de Huanavelica y de la montaña de Chanchamayo. El movimiento económico de la capital se alimenta, en gran parte, de esta vía de penetración. El ferrocarril al Pachitea y el ferrocarril a Ayacucho y el Cuzco y, en general, todo el diseño de programa ferroviario del Estado, tienden a convertirla en un gran tronco de nuestro sistema de circulación.

Pero el porvenir de esta vía se presenta amenazado. El ferrocarril central, como es sabido, escala los Andes en uno de sus puntos más abruptos. El costo de su funcionamiento, en consecuencia resulta muy alto. Los fletes son caros. Por tanto, el ferrocarril que hay el proyecto de construir de Huacho a Oyón está destinado a convertirse, hasta cierto punto, en un rival de esta línea. Por esa nueva vía que transformaría a Huacho en un puerto de primer orden, saldría al mar una parte considerable de la producción del centro.

En todo caso, una vía de penetración, ni aún siendo la principal, basta para asegurar a Lima una función absolutamente dominante en el sistema de circulación del país. Aunque el centralismo subsistiese por mucho tiempo, no se podría hacer de Lima el centro de la red de caminos y ferrocarriles. (El territorio, la naturaleza oponen su veto. La explotación de los recursos de la sierra y la montaña reclama vías de penetración. O sea vías que darán a lo largo de la costa, diversas desembocaduras a nuestros productos. En la costa, el transporte marítimo no dejará sentir, de inmediato, ninguna necesidad de grandes vías longitudinales. Las vías longitudinales serán inter-andinas. Y una ciudad costera como Lima no podrá ser la estación central de esta complicada red que, necesariamente buscará las salidas más baratas y fáciles al Pacífico, el cual seguirá siendo nuestra vía máxima.

José Carlos MARIATEGUI.

COMPañIA DE SEGUROS

"RIMAC"

CONTRA INCENDIO, RIESGOS MARITIMOS, ACCIDENTES DE AUTOMOVILES Y FIANZAS DE EMPLEADOS

FUNDADA EN 1896

La que tiene más capitales acumulados de todas las Compañías Nacionales.

DIRECTORIO

Presidente.—Sr. PEDRO DE GALLAGHER, Señores: CESAR A. COLOMA (C. A. Coloma & Co.)

(Presidente de la Cámara de Comercio de Lima).

Vicepresidente.—Sr. GERMAN LOREDO (G. Loredo & Co.)

DIRECTORES

ANDRES F. DASSO (Sanguinetti & Dasso, Cía. Ltd.)

ALFREDO FERREYROS (Negociación Tucumán.)

Director Gerente: Sr. SANTIAGO ACUÑA.

Sub-Gerente: Sr. JORGE REY.

Oficina: Calle de Coca Nos. 479 y 483. Agencias Establecidas en toda la República.

H. F. HAMMOND (Graham Rowe & Co.)

EWALD HILLMANN (F. Gulda & Co.)

JUAN NOSIGLIA (Nosiglia Hnos.)

H. H. G. REDSHAW (W. R. Grace & Co.)

P. F. STRATTON (Wessel Duval & Co.)