

El Callao en la historia peruana

(Charla en el Club de Leones del Callao. 22 de Agosto 1955)

Por RAUL PORRAS BARRENECHEA

El centenario de la creación de la provincia constitucional del Callao me ha dado ocasión —a iniciativa del Club de Leones del Callao— para incursionar en la historia de esta villa, iluminada en parte por el esfuerzo de cronistas e historiadores locales y en parte envuelta en la bruma misteriosa de la leyenda, cuyo secreto definitivo, vanamente hurgado por los geólogos y arqueólogos, esté acaso en el fondo del mar que es el gran artífice de su vida y de su historia. El interés de los Leones por la historia de esta ciudad es índice de su cultura y de su civismo, porque, con el estudio del pasado urbano, pese a la uniformidad de la civilización de la máquina y de las imposiciones mecánicas, el espíritu cooperativo de nuestra época, trata de salvar del vértigo de la imitación y de las demoliciones inútiles, las esencias regionales creadas por el hombre en comunión con la tierra. Los pueblos que vencen el sino industrial, y combinan la iniciativa técnica con la social, conservando sus instituciones características y su legado histórico, elevan su potencial humano y se constituyen en custodios de una herencia anímica. Las ciudades son entonces, como ha dicho Munford, “los puertos de la cultura”.

Mi temor proviene, sobre todo, de mi falta de preparación en el vasto y complejo horizonte de la historia porteña, que apenas he abordado directamente, en dos o tres días, en las obras clásicas de nuestra historia nacional y de los cronistas locales. Pero me ha ayudado a vencer mi resistencia la garantía, que se me ofreció, por los organizadores de esta fiesta, de que no habría en ella ningún historiador profesional. Fiándome en los cronistas antiguos del Perú, en los cronistas del mar y particularmente en los cultivadores amorosos de la historia de la villa Arruz, Melo, Gambetta y los historiadores del Real Felipe, Aníbal Gálvez, Stiglich y Fernando Romero, voy a tratar de sugerir algunos aspectos de la evolución urbana del Callao, dentro del cuadro de nuestra realidad histórica y geográfica y de sorprender algo de lo que ella ha incitado y alentado en el alma peruana.

Lo que destaca inmediatamente al estudiar el pasado del Callao es la originalidad de su constitución urbana, y de sus moldes de vida que se diferencian profundamente de las demás ciudades peruanas. El

Callao no es una ciudad hispánica fundada solemnemente, con todos los ritos de la cortesanía española del siglo XVI, ni hay huellas del pueblo indígena que ocupó sus riberas antes del avatar incaico y del occidental. El nombre del Callao, como su historia prehispánica, es un enigma. La tradición popular toponímica da el nombre de *Pitipiti* y el de Chucuito, a los más antiguos rescoldos de la vida indígena que pervivió junto a la fortaleza española. *Pitipiti*, significaría hilo roto o anudado y aludiría ya a los tejedores de redes y equivaldría a “atarazanas”, según Romero. El nombre del Callao pudo venir, según Middendorf, de la corrupción de una palabra quechua, *Callu* que significa “lengua” o “lengua de tierra”. *Calla* o *challua* significa también “costa” y “pesca”, que hasta hoy se llama *chala*. *Challa haque* sería el hombre de la costa, del que proveniría el difícil derivado de Callao; *chalaco*. También en aymara *challacuchai-llacu* es “arena” y la palabra denunciaría la presencia del arenal en la vida primitiva del pueblo. Oscilando entre lo español y lo indio, el nombre del Callao podría, según Palma, provenir de la palabra española Callao —en francés caillou— que significa “guijarro” o “piedra peladilla de río” y conviene bien al complejo geográfico chalaco. En los primeros documentos españoles se habla del “Callao de Lima”, no como una designación toponímica, sino como un accidente geográfico que indicaría la desembocadura del Rímac. Hay quien reclama el origen itálico de la voz *calavia* que significa “lastre”, quien lo adjudica a un andalucismo fonético de Pizarro, quien al contemplar la quieta bahía de nuestro puerto mayor exclamaría “Qué callao es este mar” y quienes aseguran que el nombre proviene de uno de los primeros almirantes del puerto don Fernando Callao.

Tan indeciso como el nombre es el pasado indígena primitivo del Callao. El naturalista inglés Darwin, que estuvo seis semanas entre el Callao y la isla de San Lorenzo, descubrió entre las conchas y detritus arrastrados por el mar algunos rastros humanos: cabos de hilo de algodón, pedazos de caña tejidos y una espiga de maíz, y en Bellavista algunos fragmentos de tosca y rojiza cerámica. El arqueólogo Uhle denunció en el vecino puerto de Ancón la existencia de *Kijokemondingos* o restos de cocina —ollas, cenizas, instrumentos de huesos, hilos tejidos— que le llevaron a formular su teoría, nada recomendable desde el punto de vista ético, de un pueblo de pescadores rudimentarios y antropófagos. Los hallazgos arqueológicos de la costa revelan, por lo general, la existencia de miles de tumbas, en tanto que han desaparecido las poblaciones y las huellas de las viviendas. Esto podría demostrar que el hombre prehistórico, pensó más en la vida de ultratumba que en el bienestar de su vida terrena, o que el mar devoró las villas prehistóricas. Sólo quedan palos de chozas que se yerguen a veces en los cerros sobre montones de conchas. Y en la caleta de la Cruz, en la isla de San Lorenzo, se han hallado restos de murallas y objetos ceremoniales que han hecho divariar a los arqueólogos sobre la posibilidad de que sean los restos de

un cementerio de los caciques del Callao. En la época incaica las poblaciones principales del actual circuito chalaco eran Maranga, Chayacalea, —hoy la Magdalena— y Huatica. El Inca dividió los 20 pueblos del valle de Lima en tres *hunas* y asignó a Maranga la pesquería del Callao.

El Callao no se funda como ciudad española, en la época de Pizarro, ni como reducción indígena, en la época de Toledo. Como signo de su vocación voluble y aventurera no tiene partida de bautismo. Nace al desgaire, como hijo de las espumas, en una afirmación viril, sin ataduras cronológicas, con la espontaneidad de la vida, destinado a jugarse su destino con un horóscopo propio. Fueron el mar y el marco geográfico los que dictaron su suerte, unida indisolublemente a la del valle y el contorno limeños. Dependió, en el Incario, de Maranga y Limatambo, como en el coloniaje de la ciudad española de Lima. Lima se funda en las tierras del cacique Taulichusco por muchas razones geográficas certeras y extraídas de la experiencia india, pero, sobre todo, por el puerto admirable. Dieciocho días antes de la fundación de Lima, el 1º de enero de 1535, el fulgurante Pedro de Alvarado, el Tonatiuh barbado y rojizo de la conquista de México, firma con Francisco Pizarro, el buen viejo de barba cana, la venta de su escuadra en "el puerto de Lima", todavía sin nombre, en el que estaría anclado el galeón Santiago de Pizarro en el que éste había hecho la conquista del Perú y el San Cristóbal de Alvarado. Y en el acta de Pachacamac, de 6 de enero, en que Pizarro envía a sus "baqueanos" a determinar el sitio de la ciudad —ya escogido en las tierras del cacique de Lima— se dice que se le ha elegido, entre otras razones, "por estar como está junto a él muy buen puerto para la carga y descarga de los navíos que vinieren a estos reinos, para que desde aquí se provean de las cosas necesarias los otros pueblos que están fundados y se fundaren la tierra adentro". Está ahí definido, con lucidez meridiana, el rol del Callao en la nueva vida económica del Perú, incorporado al tráfico oceánico y universal.

La historia ha confirmado rotundamente la elección del sitio de Lima, decretada por el instinto certero y visionario del Fundador, particularmente por la magnífica posición de puerto mayor otorgada al Callao, que es inobjetable. Los geógrafos y viajeros de siglos posteriores reconocen, unánimemente, que el Callao es el puerto más grande y más seguro de la costa del Perú, que su bahía está defendida de los vientos del Sur por la lengua pedregosa de la Punta y por la isla de San Lorenzo que resguardan su quietud al punto que se pueden prefijar, sin riesgo alguno, la entrada y salida de los barcos; que su bahía está limpia de escollos y arrecifes; que el agua es dos grados más fría que la del Sur; que en las épocas de aguaje tiñe de negro y plata las bandas de los buques, resguarda a éstos de la broma que corroe los cascos en el Trópico y que su posición céntrica en Sud-América, en la que convergen todas las rutas terrestres y marítimas, habría de convertirle en un gran centro

de contratación indiana antártica y en una floresta de mástiles venidos de todos los climas del mundo.

Como ciudad surgida del azar y de la vida, el Callao no tiene en el siglo XVI categoría urbana ni Cabildo pomposo, ni Corregidor, ni vecinos, ni nombre seguro. En el reparto de encomiendas de la fundación de Lima debió pertenecer, como anexo, a la encomienda de don Nicolás de Ribera, encomendero de Maranga. En 1537 era, únicamente, "un tambo junto al mar". El Cabildo de Lima autoriza ese año a Diego Ruiz, vecino de Lima, para que edifique "una casa e tambo en que se recojiesen las mercaderías de los navios que a dicho puerto vienen porque de estar al sol resciben daño". El acta del Cabildo no le llama aún Callao, sino "*el tambo de la mar*"; pero, de su texto se desprende que, no obstante la falta de su título urbano y de funcionarios reales y hasta de nombre y vecinos, el Callao era ya el Callao, por destino innato, o sea el puerto mayor del Perú.

El Callao crece, así, al borde del mar, espontáneamente, al margen de la legislación, junto al caserío de pescadores de Pitipiti y al "*tambo de la mar*". Los Alcaldes de Lima iban los sábados a dar audiencia pública y administrar justicia "al puerto de la mar desta ciudad". El puerto estaba regido por un Alguacil Mayor, que fué en 1549 Alonso de Castro, quien se estableció junto al desembarcadero en un solar en el que había "un paredón fecho de tiempo de indios". En 1554, uno de los más inquietos y revoltosos compañeros de Pizarro en Cajamarca, el conquistador Jorge Griego, se había instituido por sí y ante sí, de autoridad, y por dueño del tambo o casa de la aduana que está en el puerto de la mar. Más tarde, por maniobras de la Audiencia tomaron posesión de ella los artilleros que habían servido contra el ejército de Girón.

Por esta época se afianza el nombre del Callao. Los Libros de Cabildo de Lima hablan del puerto situado en el Callao o del "callao de esta ciudad", lo que parece indicar un accidente geográfico anexo a Lima. Otras citas hablan del "Callao del puerto de esta ciudad", hasta que, en 1555, se habla ya del *Callao puerto desta ciudad*. Pero antes la *Crónica del Perú* de Cieza de León, editada en Sevilla en 1553, hablaba de la isla Salmerina, hoy San Lorenzo, que "hace abrigo al Callao que es el puerto de la Ciudad de los Reyes". Y confirmaba: "El Callao, que como digo es el puerto de la Ciudad de los Reyes, está en doce grados y un tercio".

La iglesia parroquial se instituye el 21 de Octubre de 1555, en que se otorga al canónigo Agustín de Arias, sitio para el templo, cementerio y casa del cura. Ese mismo año, se nombra Alguacil con vara de Justicia a Cristóbal Garzón.

En la concesión hecha por el Cabildo de Lima a Arias, el 20 de Setiembre de 1555, parece que el pueblo del Callao, [distinto del tambo de la mar o el desembarcadero,] se fundase en ese momento, porque dice que el canónigo Arias ha pedido una cuadra de solares "*en el pueblo que*

se funda en el Callao de la mar y puerto della". Este habría sido fundado como pueblo español en 1555. Se agrega, como dato significativo de la fundación, que Jerónimo de Silva y Francisco de Ampuero tienen noticia de "la traza" y solares que se ha dado en el dicho puerto. La "traza", se llamaba al plano de las fundaciones, y el reparto de solares es, también, indicio de toda fundación española. Puede, pues, afirmarse que el Callao se fundó en Setiembre de 1555, por Jerónimo de Silva y Francisco de Ampuero, casado con doña Isabel Huaylas Ñusta. Los primeros vecinos principales fueron Jerónimo de Silva, Alcalde de Lima, Francisco de Ampuero, Juan Cortés, regidor, Antonio Solar, el secretario Pedro de Avendaño, el Alguacil Mayor Juan de Astudillo Montenegro y el canónigo Agustín Arias.

En 1556 el Marqués de Cañete nombra ya una autoridad con el nombre de Alcalde de la Mar, el que debía dirimir únicamente las diferencias de navíos y soldados, sin hacer procesos. En 13 de Diciembre de 1561, el Conde de Nieva crea, por último, una autoridad independiente del Cabildo de Lima, "en el Puerto, los navíos y un cuarto de legua de contorno". El nombrado fué Diego Díaz, que para remache de su primaria autoridad en el puerto levantisco de maestros, pilotos y marineros, no sabía leer ni escribir.

A fines del siglo XVI el Callao ha adquirido espontánea y libremente, sin la protección oficial, aspecto de ciudad. Se halla poblado de muchos españoles, según apunta el Obispo Lizárraga, y tiene templo más fresco y sano que el de Lima y cuatro conventos, el de Santo Domingo, San Francisco, San Agustín y la Compañía. Pero, desde entonces, pende sobre la población agrupada al borde del mar, el sino telúrico que será su amenaza y su flagelo secular. En 1586 sobrevendrá el primer terremoto e inundación que destruirá la incipiente ciudad. Estoica y alegremente el puerto vuelve a levantarse de sus ruinas y a enriquecerse con el tráfico de Panamá, de Guayaquil, de Potosí y de Chile. Pero, a la zaga de los temblores, llegan los corsarios y piratas que impondrán al naciente burgo marino, su provisoriedad y ligereza. En 1579 surge el corsario inglés sir Francis Drake, con su biblia luterana y sus barcos intrépidos que han violado la puerta del Estrecho. Ante la aparición del *Dragón*, el barco insignia de Drake, el Callao, el humilde alguacilazgo del Mar, se yergue improvisadamente para defender a Lima y al Perú. Y lo hace con un ardid de alma picaresca en el que ayudan dos grandes alborotadoras: las campanas y las mujeres. El pueblo del Callao se reúne en la plaza y promueve grandes voceríos y repiques de los bronces, para advertir al corsario que se halla listo a repeler la agresión y en la noche las mujeres, grandes damas de linaje, doña María de Cepeda y doña Mencía Manrique de Lara, de las más finas y pulcras de Lima, desgarran sus tocas y sus sábanas y enciéndenlas como mechas que simularan las de los arcabuces, Y Drake después de soltar las amarras de los buques surtos en el puerto, sin robar ni quemar nada, se ale-

ja y va a buscar su presa en el mar. El improvisado alboroto se repite cuando aparecen tras del cabezo de las islas los barcos de Hawkins y de Cavendish o más tarde los de los holandeses Spitzberg o Clerk. Entonces, tras del abandono de la imprevisión y de la inercia, el Virrey, ya sea Toledo o don García Hurtado de Mendoza o el príncipe de Esquilache, manda tocar pifanos y tambores y alzar bandera, "retiene el añafil, retumba el parche", batido por los diestros atambores y acuden en sus ágiles caballos corregidos por los frenos argentados, los caballeros limeños, "armados desde el yelmo hasta el acicate" con sus arneses bruñidos, sus golas, sus escudos grabados y sus yelmos con flotantes plumas de colores. Como nada se previene ni se organiza, el pueblo se refugia en el milagro y en 1615 el Callao se salva por las oraciones de una virgen limeña.

Después de este hervor bélico momentáneo que será característico de su vida en todas las épocas, el pueblo vuelve a la diaria faena del trabajo y de la contratación que es su destino. Miramontes, el poeta de *Armas Antárticas* le canta así:

Tranquilo, sosegado puerto grato
 en cuya spacísima ribera
 de Jerjes el armígero aparato
 y ejército naval surgir pudiera;
 su frecuentado, grueso y rico trato
 que atrás dejar al de Sevilla espera
 lustrosa hace y de sublime estima
 la ciudad de los Reyes y el río Lima.

El Callao pedía, después de estos trances, que se le diera el título de villa y ofrecía, en 1592, de 30 a 50,000 pesos al monarca por esta merced, que no se le concedió, en atención a que la mayor parte de los edificios eran almacenes y bodegas, que los señores dueños de ellos vivían en Lima y tenían tan sólo sus mayordomos en el puerto.

Durante el apogeo económico del Virreinato peruano, en el siglo XVII, adquiere su fisonomía propia el gran puerto indiano. El Callao es el centro de la contratación de la América del Sur y la puerta comercial de Charcas, la Argentina y Chile. La población asciende a 700 vecinos españoles. Dos caminos frecuentados por recuas de asnos y mulas lo unen a Lima y al interior. El Príncipe de Esquilache, ante el peligro pasado con la llegada del pirata holandés Spitzberg, crea el presidio o cuartel de tropas, con cinco compañías de infantería, 500 españoles y muchos negros mulatos e indios. Se crea también una Armada con sus naves capitana y almirante, "Nuestra Señora de Loreto" y "San José", y sus pataches o trasportes. Se crea el cargo de General de la Mar del Sur. Pero no es el hábito guerrero ocasional el que caracteriza a la urbe colonial, que alcanza el título de ciudad que le otorga el Conde de Lemos, sólo en 1671. Lo expresivo de su ambiente en toda su historia, es el

trajín comercial de la playa y del embarcadero. El Callao es una pequeña réplica ultramarina de Sevilla. Lo anotan un poeta español, Miramontes, ya aludido, y el cronista indio Huamán Poma de Ayala que dice: "allí se despacha riquezas, allí se hunde riquezas, unos salen desnudos, otros muy ricos como Dios le dá suerte, unos lloran otros cantan, otros van y vienen y salen de la dicha villa y puerta de Callau, sevilla rica". En el mar había diariamente de cuarenta a cincuenta navíos, pero el jadeo característico es el de la playa, y de la aduana a la que se desembarca de los botes por unos tablones. Ahí se almacenan el trigo, los cordobanes, la carne salada, el sebo y las jarcias que vienen de Chile, el roble, la caoba, el cedro para los altares y coros que viene junto con la brea, el alquitrán, los bálsamos y la ropa de asca de Panamá, de Guayaquil y del Realejo, las piñas de plata, los tejos de oro, las pieles de alpaca y de vicuña de los puertos intermedios peruanos; las botijas de vino de Pisco, Ica, Nazca e Ingenio; los pallares, el maní, los garbanzos de Cañete y Barranca; el azúcar y las mieles de Chicama, y el chocolate, la sal, los tocuyos y las bayetas del interior. Y junto a los frutos de la tierra, las telas y paños de España, las sedas y porcelanas de China llegados en la nave de Acapulco. Todo se desembarca y se tiende en el suelo y se transporta luego a lomo de mula a Lima y a los Andes. Y el auge comercial se refleja en el aire civil de la ciudad que crece al borde de la fortaleza levantada por el Virrey Mancera y adquiere a la llegada de los Virreyes prestancia de corte, por la presencia de fastuosos magnates y de mujeres. Los Virreyes desembarcaban por Paita y venían por tierra hasta el Callao. En el fundo Bocanegra dejaban la diligencia y montaban en la carroza virreinal que ingresaba al Callao entre vítores, repiques, pompas y aclamaciones. En la puerta de la villa esperaba el Maestre de Campo y entregaba al Virrey las llaves de la ciudad en un azafate de oro. En el recibimiento del Conde Castellar, en 1674, "toda la muralla del Callao —dice el cronista Mugaburu— estaba de mujeres con mucha gola y tan poblada que parecía un ramillete de varias flores". En la noche se representaban comedias y las mujeres tapadas podían hablar libremente con el Virrey. Del Callao salía el Virrey, en carroza, hacia la Legua, donde su antecesor le entregaba el bastón símbolo de su autoridad.

A fines del siglo se obtiene para el primer puerto peruano, por obra del Virrey Conde de la Monclova un muelle y chaza dignos de su importancia comercial. Hasta entonces, nos descubre la correspondencia del Virrey publicada por Manuel Moreyra, el desembarco estuvo supeditado a incomodidades y chubascos. Los viajeros tenían que ser desembarcados en brazos de negros y zozobraban continuamente por la resaca. El Virrey Monclova hizo construir un espigón de piedra de setenta y dos varas de largo y doce de ancho; con pretiles tallados en los flancos, tres escaleras, argollas de bronce y una grua, con capacidad para que atracaran a la vez tres embarcaciones. También reformó Monclova en esta época las murallas y

baluartes del presidio, todo lo que celebraron en verso los alumnos del Real Colegio de San Martín, en una primicial ofrenda lírica chalaca.

En el siglo XVIII la población ha crecido alcanzando a 600 familias o sea 4.800 habitantes y se ha extendido el ámbito de la ciudad. Esta se prolonga principalmente en longitud más que en anchura. Había dos calles principales y paralelas a la ribera que eran la del Peligro y la del Sosiego. El fuerte levantado por Mancera tenía diez bastiones y 4 baterías de cañón. Un viajero francés dice que "las fortificaciones eran irregulares, los cañones buenos y los soldados malos". En la Plaza principal se levantaban el Palacio del Gobernador, el del Virrey, el cuerpo de guardias y el Arsenal. La Iglesia parroquial ocupaba un ángulo de la plaza y cinco Iglesias de caña y paja y un Hospital representaban el espíritu religioso del pueblo. En las afueras de la ciudad estaban los suburbios de indios de Pitipiti viejo y Pitipiti nuevo, en los alrededores muchas casas de campo con huertas y jardines y, junto a la ribera, las cabañas de los pescadores cubiertas de esteras.

El más violento trance de la historia del puerto es el del terremoto de 1746. El viajero Frezier había previsto que, por la escasa elevación del terreno de la ciudad sobre el nivel de la marea alta, el mar podría inundar la ciudad y convertirla en isla y acaso destruirla. Darwin que vió el emplazamiento antiguo del Callao en la Mar Brava, en 1835, declara: "Nadie que tuviera sentido común habría elegido para edificar una ciudad la tira estrecha de cantos rodados sobre la que hoy se encuentran las ruinas". El terremoto de 1746, que destruyó íntegramente Lima, hirió también en forma mortal al Callao, de suerte gemela a la de la capital. Después del violento temblor, los habitantes vieron hincharse las aguas y formarse verdaderas montañas líquidas que se desbordaron sobre la ciudad, arrastrando por encima de ella los barcos y los parapetos y las murallas y transportándolos a varias millas de distancia. De 5.000 habitantes sólo se salvaron algunos pescadores y marineros que se asieron a troncos de madera y se dejaron arrastrar con ellos. De toda la ciudad seiscentista sólo quedó un trozo de muralla del fuerte de Santa Cruz. De veinticuatro barcos fueron sumergidos 19. El mar transportó la Iglesia de San Agustín, según un viajero francés, a una isla alejada donde se la encontró después. El barco de San Fermín fué arrastrado y se le halló en una chacra vecina y otros al centro de la ciudad. El temblor dice el abate Court de la Blanchardiere, que se hallaba en Lima, pudo ser "un juicio de Dios irritado por los crímenes y excesos de sus habitantes" cuyas costumbres eran, se dice, muy corrompidas.

Pero es ley de la vida urbana del Callao desafiar su sino telúrico adverso y renacer de sus cenizas con vitalidad siempre nueva y juvenil. El Callao se rehizo de la catástrofe de 1746 y sobre sus ruinas se alzó la recia y simétrica mole del Real Felipe, la fortaleza que habría de identificarse con el espíritu obstinado y defensivo del pueblo chalaco. El Virrey don José Manso de Velasco decidió levantar una fortaleza y una

nueva ciudad en el terreno donde no llegó el agua de la inundación, dejando además libre el contorno del presidio de las casas e iglesias que antiguamente dificultaban las operaciones militares. La construcción de la fortaleza que llevó el nombre de "Real Felipe" en honor del Rey, comenzó en 1747 y se terminó en 1774 por el Virrey Amat que acabó la ciudadela, las casamatas, los torreones, la contra-escarpia y los cuarteles gastando dos millones de pesos. Hacia la izquierda, en Chucuito, se levantó el cuartel de San Rafael y, hacia el río, el de San Miguel.

La población civil fué trasladada a Bellavista con plaza, calles, iglesia parroquial, bodegas y rancherías. Pero la vida recupera siempre su ritmo instintivo y la población volvió al cabo de algunos años a acercarse al mar y a agruparse alrededor de la fortaleza. Esto creó un problema urbano característico únicamente del Callao y que decidió su estilo de provisoriedad y de emergencia que ha guardado casi hasta hoy, sin grandes construcciones civiles ni religiosas y sólo el espectro fantasmal del Real Felipe. Las rancherías volvieron a circundar la fortaleza y surgieron nuevamente las calles derechas del comercio, las pulperías y las bodegas y las casas de dos pisos con balcones al mar. Pero la ordenanza virreinal estableció claramente que todas las edificaciones eran "con la calidad de echarlas por tierra y demolerlas a costa de sus dueños cuando se tenga por conveniente". En 1779 se construyó el muelle hundiendo en la chaza un antiguo barco de guerra y rellenándolo de arena y guijarros, mangue de Guayaquil y piedra de San Lorenzo. Volvió el trajín comercial y el de las transacciones y las recaus, auxiliadas ahora por carretones de bueyes y de mulas. Más de doscientos buques —navíos, fragatas, paquebotes, bergantines, corbetas, goletas— se registraron anualmente en el Callao y volvieron los cargamentos de Chile de Panamá, de México y además de Francia, por el rey barbónico. El rumor de la colmena humana comenzaba a las seis de la mañana en que las campanas llamaban a los playeros a la carga de las mercancías y continuaba hasta altas horas de la tarde. El hombre había vencido nuevamente a la naturaleza y el Callao había renacido surgiendo debajo de las ondas. Por eso el Rey de España dió al Virrey Manso de Velasco, el título de Conde de Superunda.

En la época de la independencia el Callao siguió siendo el puerto sórdido y miserable, por el que circulaba la riqueza del Perú, sin dejar huella. Los viajeros denuncian la suciedad y triste apariencia de las calles y las casas. La masa pentagonal de cal y canto del Real Felipe seguía pesando sobre el villorio exhausto habitado por agentes de comercio y hombres de color. Humboldt llega al comenzar el siglo y desde uno de sus torreones observa el paso de Mercurio. Pero va a llegar, no la hora de la Ilustración, sino la del dolor y la del heroísmo. Las casamatas del Callao se pueblan de hombres jóvenes de América que vienen a purgar en el presidio su ansia de patria y de libertad. Ahí viven ignorados conspiradores del Alto Perú como Jaime Sudáñez, de Buenos

Aires y de Chile, agentes de Cochrane y de San Martín, futuros capitanes de la gesta libertadora como Arenales, patriotas peruanos que pagan en el cadalso como Gómez Alcázar y Espejo su vehemencia de patria. El pueblo del Callao —los cargueros, lancharos, comerciantes y pescadores indios— sólo aparece en las horas decisivas de la gesta heroica. En aguas del Callao se realiza por Cochrane, cruzando insólitamente con sus naves por el Boquerón, el asalto y captura de la Esmeralda. Por la posesión de los castillos luchan patriotas y españoles y, en el dramático duelo, el pueblo padece los horrores del bombardeo y la lucha diaria junto a los fosos del Real Felipe, convertidos en inmensos campos de cadáveres y sufre el hambre, las enfermedades y la muerte. Por trece meses soporta Rodil el asedio bolivariano hasta que después que la ciudad queda casi demolida y exhausta, por el bloqueo de mar y tierra, el taciturno brigadier español, el fantasma trágico del Real Felipe arriscado en la leyenda y el drama romántico capitula por hambre y sale de la fortaleza con honores de capitán general y una compañía de 600 espectros humanos.

La República no mejora el ambiente urbano del Callao ni la condición económica de sus habitantes. Darwin dijo del Callao que era "un pueblecillo sucio y mal construido" y de su pueblo que era "muy depravado y dado a la embriaguez". Pero otros viajeros como Stevenson, Brand, Hall, el oficial de marina anónimo y Radiguet, describen el siempre afanoso jadeo del pueblo en los muelles y en la aduana. Los hombres van con sucios ponchos, los pantalones raídos y los pies desnudos, las mujeres llevan un chal escarlata. En el muelle se acumulan las pacas de mercaderías y circulan los oficiales de aduana y los soldados de uniformes chillones con adornos verdes. Las mujeres lavan en el río o manejan las bestias y en el mercado repleto de perros y de moscas venden los frutos alimenticios, las papas, los frijoles, el maní en montones sobre ponchos estirados en el suelo. Los pescadores agrupados en el barrio del Este viven en casas de esteras y regresan en el crepúsculo con su carga de corbinas, pámpanos y bonitos. La calle principal pavimentada con guijarros, "como huevos colocados de punta" está bordeada de casas de dos pisos, encaladas de blanco o pintadas de amarillo, con una arquitectura ligera y asísmica y a la puerta de cada una, según un viajero, hay amarrado un gallo para la diversión favorita del pueblo. La calle está llena de tiendas, cuartos de billares y pulperías y en ella circulan negros, blancos, cholos, zambos y marineros extranjeros. En las noches salen de las casas ruidos de borracheras, peleas, crímenes y bacanales y el bordoneo alegre de las guitarras que tocan la resbalosa.

Las revueltas republicanas no dejan sino rastros de destrucción y de odio y utilizan en favor de sus pasiones al pueblo valiente y fatalista. Salaverry intenta destruir los castillos en los que se refugian en diversas ocasiones Orbegoso, La Fuente, Vivanco o Manuel Pardo. El pueblo chalaco ama instintivamente su libertad y a Lima corre el 28 de enero

de 1834 a restaurar el orden civil. La Convención le otorga por esto el dictado de "*ciudad fiel y generosa y asilo de las leyes y de la libertad*". Santa Cruz, después del pirático asalto del bergantín chileno Aquiles, le dá título de "*provincia litoral*", que confirma el Mariscal La Fuente en 1839. En 1857 los milicianos porteños rechazan a Vivanco insurrecto contra la Constitución liberal del 56, quien desembarca y llega a la Plaza Matriz y es batido por el pueblo. Entonces recibe la provincia el dictado de "*constitucional*". En 1865, el pueblo del Callao insurge contra el tratado Vivanco-Pareja. Un palomilla, un gaviota del puerto como el que ha pintado admirablemente José Diez Canseco, rechaza prestar su fuego a un marinero español para encender un cigarrillo y de ahí brota la repulsa a los soldados de Pinson y la revolución triunfante de Prado en 1865. En el momento heroico del 2 de mayo el pueblo acude alegremente a la playa, como quien va a un espectáculo, con bandas de música que tocan el Himno Nacional y los muchachos recogen las granadas que caen sin explotar y les quitan tranquilamente la espoleta. El símbolo de ese heroísmo anónimo y desinteresado es "*el cañón del Pueblo*", colocado en 48 horas por tres mil hombres congregados por la ansiedad patriótica, entre los que había gente de poncho y de levita y que en la mañana del 2 de Mayo apuntando con el corazón a las naves españolas dió en el flanco de la jactanciosa "Numancia", la nave capitana de Méndez Núñez. El mismo espíritu se manifiesta por el pueblo del Callao en la reacción contra el militarismo en 1872, en que un tiro anónimo abate al chacal Marceliano Gutiérrez y en la guerra con Chile, en que, el Callao, como en los viejos días de la Independencia, contempla diariamente en sus aguas, escenas heroicas: ve partir a Grau en el Huáscar, sufre el bombardeo terrible del cañón Armstrong del Angamos, vé el resplandor siniestro de la voladura de la Janequeo por el torpedo de Gálvez, prepara las máquinas infernales que hundan el Loa y la Covadonga y en la hora final del sacrificio, envía a los reductos de Miraflores, bajo el mando de Fanning o de Arrieta, las juveniles huestes de hombres del mar que se baten bajo las banderas del *Batallón de Marina* o de la *Guardia Chalaca*, organizadas las vísperas del combate, sin preparación militar y sin uniforme, pero que, ante el peligro de la patria, transforman su índole dulce y generosa y van sin alarde de gloria, como si fueran a un jolgorio, a la singular aventura de la muerte.

Y este pudiera ser el mensaje del pueblo del Callao en la historia del Perú. En él no surgen casi figuras caudillescas. Y es que la lección del Callao es la del esfuerzo colectivo y solidario de los grandes momentos de la nacionalidad, en los que el héroe, único e insuperable, es el pueblo, que, en las horas de paz crea o transporta la riqueza en la forja secular e incesante del trabajo, y, en las del peligro monta su cañón invencible para rechazar la agresión extranjera o levanta, como una ola implacable, la montonera libertadora o la barricada popular, para merecer de nuestras dos únicas Convenciones liberales, formadas

por patricios ilustres como Vigil y José Gálvez, los dictados cívicos por excelencia; el de "*constitucional*" por la Convención de 1858 y el de la Convención de 1834, que la llamó, para la historia, —es decir para siempre—, "*la fiel y generosa ciudad del Callao asilo de las leyes y de la libertad*".