

prominentes hitos de Bolívar en sus años peruanos. Basado casi exclusivamente en los propios escritos del Libertador y en el material de la *Gaceta*, el ensayo de Mendoza es una de las más excelentes muestras de la historiografía bolivariana disponible.

En el segundo prólogo, Félix Denegri Luna, consumado historiador peruano, bibliógrafo y miembro de la Academia Nacional de la Historia del Perú, nos presenta un erudito ensayo titulado, 'Apuntes para un estudio bibliográfico de la *Gaceta del Gobierno (1823-1826)*'. Allí Denegri explora los orígenes de la imprenta en el Perú, desde los días Coloniales hasta las guerras de la Independencia. Y entonces, él entra en una excelente investigación bibliográfica de la prensa política peruana, para poder situar a la *Gaceta* en su propia perspectiva. La parte tercera y final de este ensayo está dedicado a un erudito análisis de la vida editorial y del contenido de la *Gaceta*, incluyendo facetas tales como las fuentes de noticias extranjeras, publicaciones, historias, problemas de legislación y los editores.

Pedro Grases en su nota preliminar, nos da la historia y las fuentes de esta edición, explica la organización de la colección y describe el uso de los índices. La única queja sería, que puede registrar contra esta empresa es que en los índices analíticos sólo incluye los nombres de personas, lugares, instituciones y títulos, pero no los de temas.

En conclusión, se debe felicitar a la Fundación Eugenio Mendoza por su exitoso resultado en este arduo y costoso proyecto. Los eruditos, también deben estar agradecidos, a las Academias de la Historia de Venezuela y del Perú por haber alentado y cooperado en esta tarea.

Indiana University.

John V. Lombardi

(Traducido de la *Hispanic American Historical Review*)

Alberto Regal. *Historia de los Ferrocarriles de Lima*. Editorial Jurídica S. A. — Lima 1965. (254 páginas).

La conquista de la naturaleza por el hombre es la reseña de sus descubrimientos e invenciones, éstos tal vez, alcancen significado mayor que sus configuraciones políticas. Si el basamento social, se apoya inexorablemente en sus trazados legales que las moldean; su evolución y cambio, se va cumpliendo a mérito y en razón de los progresos técnicos que trae la civilización que edifica.

La actividad humana fue lentísima en sus originarios y dilatados primeros momentos que discurrieron por milenios. Contemplados desde el ángulo del transporte, parten, desde el simple desplazamiento a pie, rudimentario y pesado, hasta alcanzar —tras ímprobos destellos de la inteligencia—, el complejo y veloz logro del aire, en el aereoplano y la cohetería estelar.

Aunque nos parezca una simpleza, el hallazgo de la rueda marca jalón básico para la civilidad; unió el movimiento circulatorio con el rectilíneo. La enorme fricción de superficie, se redujo a la tangencial de un punto. Hizo posible la carreta y a sus formas más evolucionadas: carrozas, coches diversos, sillas de postas, diligencias etc. Todos estos artefactos supusieron, el plano sustentador del camino, en el cual, el Imperio Romano, dio magnífico ejemplo en el mundo antiguo.

La velocidad, anhelo de acortar distancias, se vislumbra a fines del siglo XVIII cuando se produce, aquel conjunto de invenciones, que se denomina la Revolución Industrial. La rapidez, por la tracción animal tenía un límite estrecho. Para sobrepasarlo, aparecen balbuceos mecánicos y son ya significativos los *vehículos movidos*, debidos al ingenio de Watt, Murdock y Trevithick. Son los antecedentes, de la notable realización de George Stephenson, el creador de la locomotora, que unida al riel metálico, engendran el ferrocarril ya definitivamente resuelto en 1815. Al comienzo, se utiliza para el acarreo de carga. En 1825 se vinculan para este fin: los villorios de Stockton y Darlington y luego, en 1829, es aplicado para el movimiento de pasajeros, este enlace de ciudades, se inaugura entre los centros populosos de Liverpool y Manchester.

El atronador invento del ferrocarril, de Inglaterra, invade al continente europeo. En la década del 830 al 840, se vuelca en Francia, Bélgica, Baviera, Sajonia, Austria e Italia y, también, en los Estados Unidos.

En España, sólo en 1848 funcionó la primera línea férrea estrechando Barcelona con la ciudad de Mataró. Tan populares se hicieron en Gran Bretaña que, en 1846 el Parlamento apruebe, doscientos setentidos decretos para la construcción de 7,360 kilómetros de nuevas vías.

La historia del cambio revolucionario del transporte a vapor, que para el siglo XIX, significó el símbolo por autonomasia de progreso para esta centuria, la relata, para nuestro medio, el Ingeniero Alberto Regal en monografía notable, en donde enseña su sapiencia histórica, a la que une, ciertamente, destacada cultura profesional.

El libro lo fracciona en catorce capítulos. Se narra, fundamentalmente nuestra realidad ferrocarrilera teniendo como polo, la capital del Perú. Es su centro de irradiación: Lima. Como antecedente lejano, alude, al plan vial de Bolívar de 1825. Analiza, la primera ley ferrocarrilera de Sud-América, la nuestra, la dictada por el Libertador en mayo de 1826 y en donde, aparecen como concesionarios, el Ingeniero Juan Beggs de nacionalidad escocesa, unido al activísimo industrial peruano, Francisco Quirós Ampurdia, oriundo de Cerro de Pasco. Luego relata, los intentos iniciales para el proyecto que conectaría Lima con el Callao. Son descritas las propuestas; entre otras, las del Tribunal del Consulado, la del Ingeniero Tomás Gill, la del americano Samuel Stamhope Prevost y la de un grupo de comerciantes limeños que encabezan: Joaquín José de Osma, Antonio Cucalón, Pedro Gonzales de Candamo, José Vicente Oyague, Carlos de

Cagigao y Antonio Chacón. Complementando los datos comerciales y financieros, aparecen los técnicos de trazado, curvas y planos y además, las atingencias de funcionarios e interventores del gobierno.

El tercer capítulo, hállase dedicado a la realización, al primer ferrocarril de Sud-América; entre nuestro primer puerto y la capital. Se ejecutó durante el segundo mandato del Mariscal Castilla. Fueron los contratistas la firma Candamo-Oyague. Se abocan los trabajos en mayo de 1849. La ruta, en parte, corría paralela a la carretera Colonial, la del Virrey O'Higgins, luego, por tierras de los fundos: *Chacra Ríos*, *Chacra Colorada* y la Huerta *San Jacinto* hasta su estación terminal de San Juan de Dios. El trazo y tendido de durmientes y rieles, se emprendió con entusiasmo y celeridad, pero, lo retuvo un grave tropiezo, la enfermedad cerebral del proyectista jefe, John England. Sus reemplazantes tardaron cinco meses en llegar y fueron: Jorge Ellis, del Instituto de Ingenieros Civiles de Londres y Alejandro Forsyth, ambos de nacionalidad inglesa. Las tareas se reanudaron con premura y el complejo finalizado, sin ceremonia, se inauguró el 5 de abril de 1851. Rápidamente conquistó el favor popular el nuevo servicio. El ejemplo peruano, fue pávulo para que lo siguieran nuestros vecinos países de Chile, Brasil y Argentina.

Los otros capítulos, están referidos a las vías que conectaron la capital, con el balneario de Chorrillos, la prolongación a La Punta; la de Ancón y Chancay y la que condujo a la Magdalena. El frenesí ferrocarrilero culmina, con la época de las grandes obras que emprendería el gobierno de José Balta. Entre sus proyectos fue fundamental, el trasandino que, arrancando de la costa taladraría los Andes con decenas de túneles abiertos en sus rocas. Es un gigante que serpentea sus bordes, cruza sus quebradas en puentes espectaculares de acero y se eleva hasta alcanzar, en Ticlio, los 4, 782 metros de altura sobre el nivel del mar. Si la obra la promueve y financia el Coronel Balta, es figura clave en su difícil proceso gestador, el célebre contratista americano Enrique Meiggs. Luego de pormenorizarnos el triunfo de la ingeniería andina, no olvida, los esfuerzos menores: los ubanos de la capital, primero los de tracción animal, a los que seguirían los eléctricos al Callao y Chorrillos y finaliza con los de Pisco a Ica y el de Lurín, ejecutado en el gobierno civil, de Guillermo Billinghurst.

Además, de tantísimos pormenores especializados, administrativos y geográficos, se enriquece la obra —ciertamente básica para el cuadro técnico y científico— con decenas de bosquejos de ilustres personajes extranjeros y nacionales, los que, de alguna manera intervinieron en nuestro desarrollo caminero. Es un caleidoscopio de figuras. Discurren: políticos, legisladores, ingenieros, contratistas, banqueros y educadores. Entre los últimos, deseo recordar a los sabios polacos que fundaron la Escuela de Ingenieros del Perú. Desempolva escondidos datos personales de los que fueron Eduardo de Habish, Ladislao Folkierski, Francisco Wakulski, Alejandro

Babinsky. Y junto a estos protagonistas, se adicionan otros, de igual nacionalidad que los antecedieron, como: Ernesto Malinowski y el prematuramente desaparecido Alejandro Miecznikowski.

Es valiosa la obra de Alberto Regal, que reseño. En forma metódica, agrupa su saber en torno a lo cumplido por la República en el campo ferrocarrilero. A la vera de sus informaciones, las propias y genuinas del tema, la complementan otras aledañas, de hombres, hechos, circunstancias, espigados a lo largo de la búsqueda que realizó en libros y periódicos viejos, recluidos en bibliotecas o en expedientes administrativos.

Recordemos que la labor histórica de Alberto Regal es larga y proficua. Bien la jalonan esfuerzos anteriores. Ha investigado mucho y bien. Son claros exponentes, las monografías dadas a luz y que llevan por títulos: "Los Caminos del Inca"; "Historia del Real Felipe del Callao". "Los Fuentes del antiguo Perú". "Política Hidráulica del Imperio Incaico". "Las Minas Incaicas" y "Castilla el Constructor". Son estudios in extenso, que comprenden libros, además, cuenta con indagaciones que las ha hecho conocer en revistas. El legado que puntualizamos y, el que ahora se comenta, son exponentes de su valía. Ha sabido unir, a su exacta destreza profesional de las matemáticas aplicadas, calidad histórica; tanto en el terreno áspero de la investigación, como en el panorama escrito, de síntesis expositiva.

Recuerda, el esfuerzo del Ingeniero Regal, al que se editó en Chile, hace algunos años, debido a la pluma de Arthur C. Wardle, con el sugestivo nombre de "El Vapor Conquista al Pacífico" hermoso trabajo. Informa e ilustra, con sabor novelesco, los beneficios que recibieron, las costas que bañan nuestro océano, denominado por las viejas crónicas *Mar del Sur*. La civilización destronó a las velas que lo surcaban, e impuso, desde 1840, la navegación a vapor a mérito del tesorero ahinco de aquel gran empresario norteamericano que se llamó: Williams Wheelwright.

Lima, Agosto ... de 1969.

*Manuel Moreyra Paz-Soldán.*

*Luis Martín, The intellectual conquest of Perú — The Jesuit College of San Pablo, 1568-1767* (New York, Fordham University Press, 1968), XII y 194 pp.

Habiendo sido los jesuitas para el Perú Virreinal, quizá si el conducto más importante por él que discurrió la cultura occidental hacia nuestras tierras, han pasado dos años, que eran los correspondientes al cuarto y al segundo centenario, respectivamente, de la llegada de los jesuitas al Perú (1568) y de su expulsión (1767), en los que poco menos, quedaron desapercibidos esos importantes hechos que debieron conmemorarse por su importancia para nuestra cultura y nuestra historia.