



ANTI

ISSN 1852 – 4915

Anti 19, Nueva era, volumen 1, junio, 2022.

Obra de tapa: Shapshico. Cerámica. Don Alejandro Canayo, Santo Tomás, Iquitos, Perú. Arte Kokama.

ANTI es una publicación anual del Centro de Investigaciones Precolombinas que tiene como objetivos: 1. Conformar un lugar e intercambio entre diferentes especialistas a nivel nacional e internacional, así como también diferentes instituciones del campo de la historia, antropología, arqueología, etnología, y ciencias sociales en general; 2. Ofrecer un espacio para que investigadores y académicos puedan publicar sus producciones; 3. Construir un medio de comunicación a través de la difusión de investigaciones y ensayos; y 4. Jerarquizar la actividad académica.

Dirección postal Salta 1363 – 8 C. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. CP. 1137 Argentina. E-mail: revista.anti.cip@gmail.com

Atención UNIRIO plataforma OJS:

<http://www.2.hum.unrc.edu.ar/ojs/index.php/Coord>

**Los artículos reflejan exclusivamente
la opinión de los autores**

© Centro de Investigaciones Precolombinas

ANTI *Revista del Centro de Investigaciones Precolombinas*

Número 19 – Nueva Era – Junio- 2022. Pp. 82.

ANTI ofrece acceso digital abierto a la información científica. Su contenido es evaluado por expertos temáticos de reconocida trayectoria.

ANTI es posible por la educación pública argentina

Dirección: Ana Rocchietti (CIP)

Co – Dirección: Andrea Runcio (CIP)

Jefe de Redacción: Giorgina Fabron (CIP)

Secretario de Redacción: Ariel Ponce (CIP)

Curador bibliográfico: Fabián Di Stefano (CIP)

Consejo Editorial

Marité de Haro (CIP)

Yanina Aguilar (CIP)

César Borzone (CIP)

Verónica Evans (CIP)

Colaboradores

Luis Alaniz (CIP)

Julieta Penesis (CIP)

Denis Reinoso (CIP)

Asistente de edición: Ezequiel Galichini (CIP)

Comité Científico

Silvia Cornero – Universidad Nacional de Rosario – Argentina
Eduardo Crivelli - CONICET – Argentina
Eduardo Escudero - Universidad Nacional de Río Cuarto – Argentina
María Virginia Ferro – Universidad Nacional de Río Cuarto - Argentina
Alejandro García – Universidad Nacional de San Juan- Argentina
María Laura Gili – Universidad Nacional de Villa María – Argentina
Ana Igareta – Universidad Nacional de La Plata – Argentina
Alicia Lodeserto – Universidad Nacional de Río Cuarto – Argentina
Catalina Teresa Michieli – Centro de Investigaciones Precolombinas – Argentina
Fernando Oliva - Universidad Nacional de Rosario – Argentina
Ernesto Olmedo – Universidad Nacional de Río Cuarto – Argentina
Graciana Pérez Zavala – Universidad Nacional de Río Cuarto – Argentina
Verónica Pernicone – Universidad Nacional de Luján – Argentina
Mariano Ramos – Universidad Nacional de Luján – Argentina
Flavio Ribero – Universidad Nacional de Río Cuarto – Argentina
Marcela Tamagnini – Universidad Nacional de Río Cuarto – Argentina
Mónica Valentini - Universidad Nacional de Rosario – Argentina
Jhon Juárez Urbina - Dirección Desconcentrada de Cultura del Departamento de La Libertad- Ministerio de Cultura – Trujillo - Perú
César Gálvez Mora - Dirección Desconcentrada de Cultura del Departamento de La Libertad- Ministerio de Cultura – Trujillo - Perú.
Juan Castañeda Murga – Universidad Nacional de Trujillo. Perú.
Régulo Franco- Proyecto Arqueológico El Brujo - Museo de Cao, Fundación Wiese Perú.
Ricardo Morales Gamarra - Universidad Nacional de Trujillo – Perú.
Jorge Gamboa – Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo – Perú.
Luis Millones – Universidad Nacional de San Marcos – Perú.
Carlos Wester – Museo Bünning, Lambayeque - Perú.
Luis Valle, SIAN, Trujillo – Perú.
Daniel Stuart Castillo Benítez – Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza, Perú.
Juan Vilela Puelles - Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad – Perú.
Maricel Pelegrin – Universidad del Salvador – Argentina.
Claudia Baracich – Universidad Nacional de las Artes – Argentina.

Los trabajos de ANTI 19, Nueva Era, Volumen 1, Junio 2022, fueron presentados en el XVI COLOQUIO BINACIONAL ARGENTINO - PERUANO, realizado virtualmente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, los días 9, 10 y 11 de noviembre de 2021.

AUTORIDADES

Presidente: Mariana Rossetti (Instituto Superior del Profesorado Dr. Joaquín V. González, Argentina)

Presidente: Jhon Juárez Urbina (Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, Perú)

Presidente: Yanina Valeria Aguilar (Centro de Investigaciones Precolombinas, Argentina)

Director Académico: César Gálvez Mora (Vice Dirección Desconcentrada de Cultura La Libertad, Perú)

Directora Académica: Ana Rocchetti (Centro de Investigaciones Precolombinas, Argentina)

Secretario: Francisco Jimenez (Centro de Investigaciones Precolombinas, Argentina)



PERÚ

Ministerio de Cultura

Dirección
Desconcentrada de Cultura
La Libertad



12. EDITORIAL

13. SHAPSHICO

Ana Rocchietti y Augusto Cárdenas Greffa Cárdenas

24. SABORES PERUANOS EN BUENOS AIRES: *EN EL FONDO HAY LUGAR*

(FONDA)

Ana Rocchietti y Flavia Balbachán

36. ENTRE MEDELLÍN Y PUEBLA. LA IGLESIA EN EL PERÚ. ACCIÓN PASTORAL EN LA SELVA

María Victoria Fernández Herlan

50. EL FERROCARRIL SALAVERRY-TRUJILLO Y EL PUEBLO DE MOCHE (PERÚ): EVOCACIÓN, ESPACIO Y TIEMPO DESDE LA PERSPECTIVA DE LA ORALIDAD

Asunción Armando de la Rosa Cedeño y César Gálvez Mora

79. NORMAS

82. ÉTICA APLICADA ANTI

**EL FERROCARRIL SALAVERRY-TRUJILLO Y EL PUEBLO DE MOCHE
(PERÚ): EVOCACIÓN, ESPACIO Y TIEMPO DESDE LA PERSPECTIVA DE
LA ORALIDAD**

**THE SALAVERRY-TRUJILLO RAILROAD AND THE VILLAGE OF MOCHE
(PERU): EVOCATION, SPACE AND TIME FROM THE PERSPECTIVE OF
ORALITY**

**O TREM SALAVERRY-TRUJILLO E A ALDEIA DE MOCHE (PERU): EVO-
CAÇÃO, ESPAÇO E TEMPO NA PERSPECTIVA DA ORALIDADE**

Asunción Armando de la Rosa Cedeño

delarosa_aa@hotmail.com

César Gálvez Mora

Dirección Desconcentrada de Cultura de La Libertad /Ministerio de Cultura (Perú)

Academia Nacional de la Historia (Perú).

arkeologo@yahoo.com

<https://orcid.org/0000-0002-8751-6266>

Resumen

A partir de las fuentes orales y la experiencia directa vivida por el primero de

los autores, se aborda la reconstrucción del escenario vinculado al ferrocarril Salaverry-Trujillo en la villa de Moche, entre la segunda mitad de la década de 1940

y los años inmediatamente posteriores a la década de 1970; complementado con fuentes escritas relativas al mencionado ferrocarril (tramos: Salaverry – Moche, y Moche – Trujillo), que se sitúa en el primer período de expansión de los ferrocarriles, comprendido entre 1870 y 1879.

Palabras claves: Ferrocarril, Moche, Salaverry, Trujillo.

Abstract

From the oral sources and the direct experience lived by the first of the authors, the reconstruction of the scenario linked to the Salaverry-Trujillo railway in the town of Moche, between the second half of the 1940s and the years immediately after to the 1970s, is addressed; complemented with written sources related to the aforementioned railway (sections: Salaverry-Moche, and Moche-Trujillo; which is located in the first period of expansion of the railways, between 1870 and 1879.

Key words: Railway, Moche, Salaverry, Trujillo.

Resumo

A partir das fontes orais e a experiência direta vivida pelo primeiro dos autores, aborda-se a reconstrução do cenário vinculado ao trem Salaverry-Trujillo na vila de Moche, entre a segunda metade da década de 1940 e os anos imediatamente posteriores à década de 1970; complementado com fontes escritas relativas ao mencionado trem (trechos: Salaverry - Moche, y Moche - Trujillo) que se situa no primeiro período de expansão dos trens, compreendido entre 1870 e 1879.

Palavras-chave: Trem, Moche, Salaverry, Trujillo.

Introducción

Hacia 1935 el sistema ferroviario de la provincia de Trujillo (Departamento de La Libertad, costa norte del Perú) (Fig. 1) estaba formado por el ferrocarril Salaverry-Ascope y sus diversos ramales, y los ferrocarriles que pertenecían a las haciendas azucareras asentadas en el valle de Moche (donde se ubica la ciudad de Trujillo) y el vecino valle de Chicama (en el cual está la ciudad de Ascope) (Fig. 2).

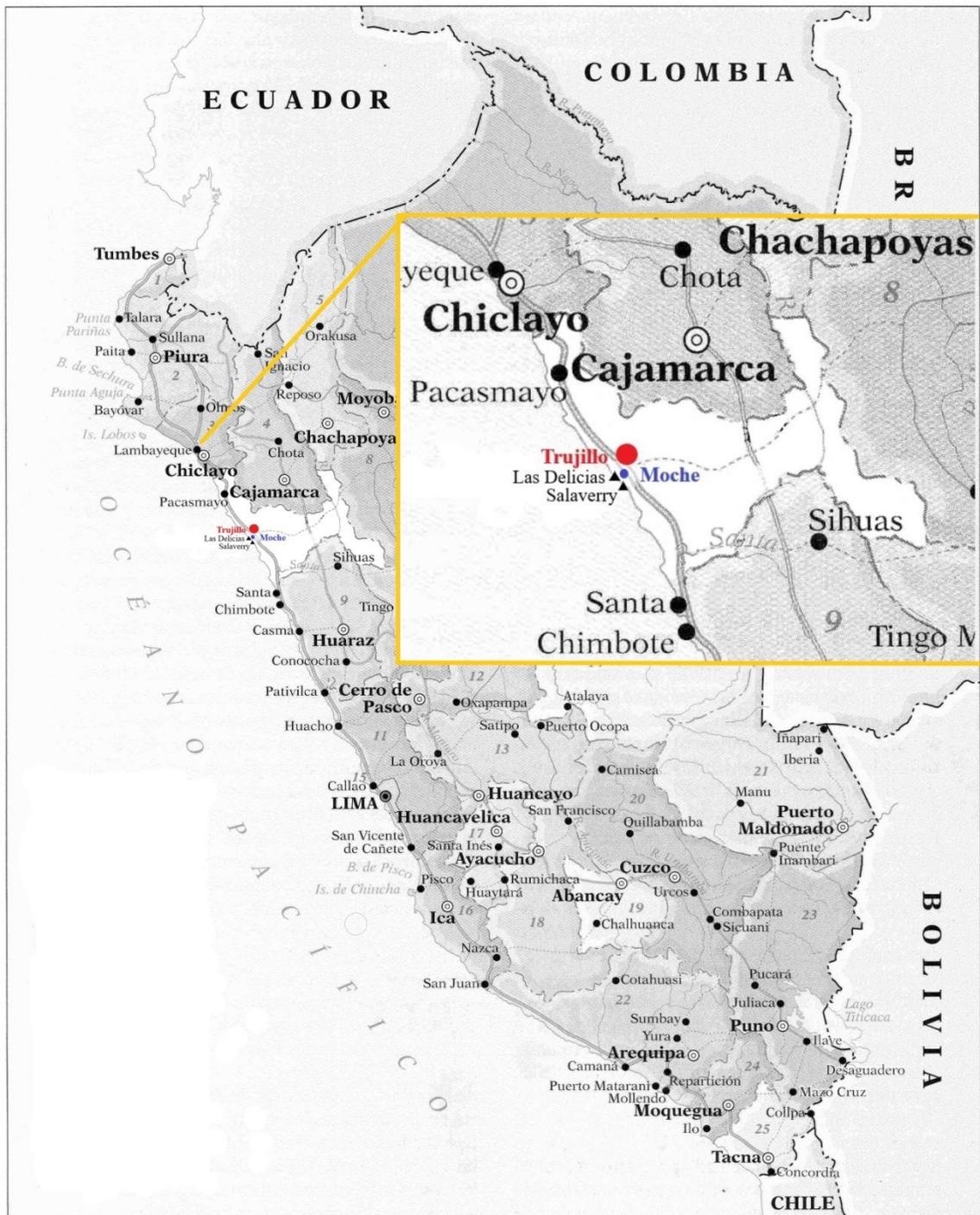


Figura 1. Localidades vinculadas al ferrocarril Salaverry-Trujillo, en el departamento de La Libertad (Adaptado de: Oficina Departamental de Estadística e Informática La Libertad, 2012).

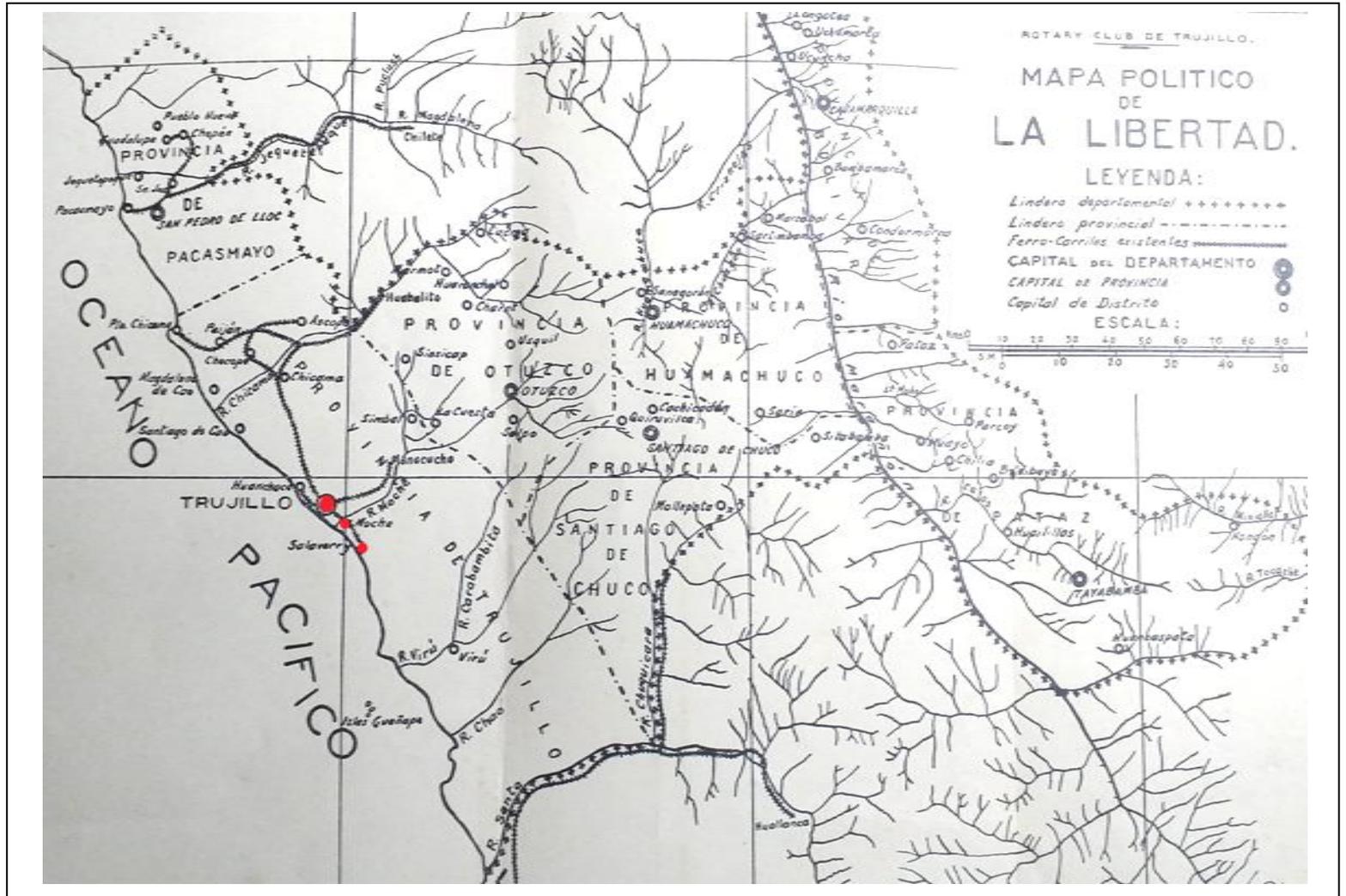


Figura 2. Ubicación del ferrocarril Salaverry-Trujillo hacia 1935 (Fuente. Junta del Cuarto Centenario de la Fundación de Trujillo, 1935, mapa 1).

Hacia 1905 se habían tendido líneas férreas que conectaron el puerto de Salaverry (a 13Km al sureste de Trujillo) con las haciendas azucareras de Casa Grande,

Cartavio (valle de Chicama) y Laredo (valle de Moche) (Dargent, 2017, p. 92). Es decir, "... several railroads were built to facilitate the transportation of products

from haciendas in the valleys of Chicama and Santa Catalina to the main ports in the region. One railroad was built in 1875, connecting the port of Salaverry, Trujillo (...), the rich sugar valleys of Chicama and Santa Catalina, and the town of Ascope.” (Zegarra, 2011, p. 223).

Las líneas férreas tenían una trocha de 91cm, a diferencia del ferrocarril de Pacasmayo cuya trocha medía 144cm (Junta del Cuarto Centenario de la Fundación de Trujillo, 1935, p. 76). El ferrocarril Salaverry-Trujillo fue construido desde 1875 hasta 1876 (JCCFT, *Op. Cit.*, p. 78), en el primer período de expansión de los ferrocarriles (1870 – 1879). La apro-

bación y autorización de la propuesta ocurrió en 1870, en el gobierno del presidente don José Balta (1869-1872); tuvo una extensión programada de 10Km (Pennaño, 1979, Cuadro 3) y el contratista o constructor fue don Juan M. Ugarte. Este ferrocarril era de propiedad privada, su financiación fue posible gracias a una garantía estatal equivalente al 7% (*Op. Cit.*, cuadro 3a) y tenía dos tramos: Salaverry – Moche (7.5Km de longitud) y Moche – Trujillo (7 Km.) (Fig. 3), por donde corrían 6 trenes diarios, tanto de pasajeros como de carga (JCCFT, *Op. Cit.*, p. 79).

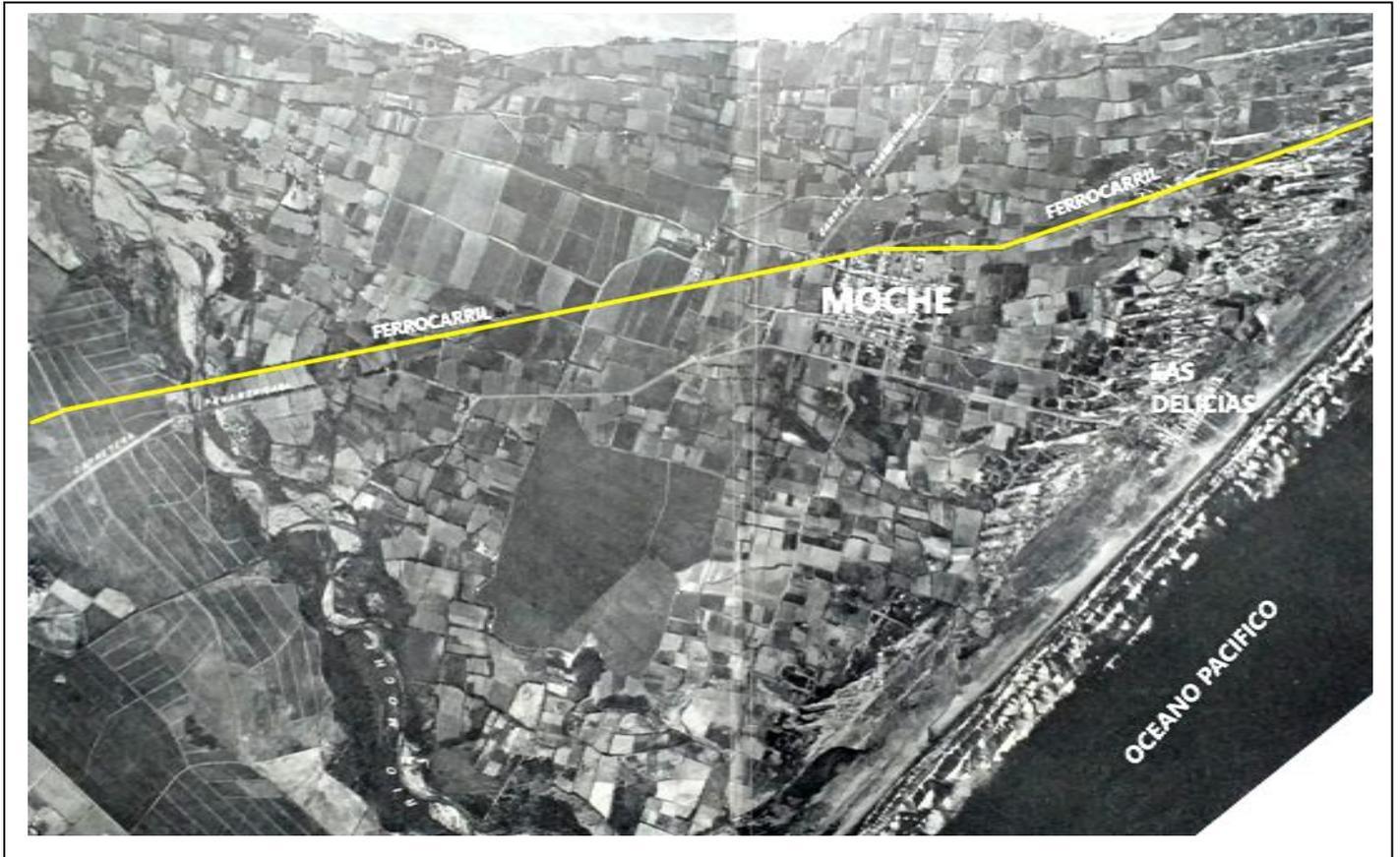


Figura 3. Tramo del ferrocarril Salaverry-Trujillo en una vista aérea de la parte baja del valle de Moche, hacia 1945 (Fuente: Gillin, 1945, Lám. 2).

El ferrocarril Salaverry-Trujillo-Ascope tuvo una longitud de 76Km. y un costo de 646, 950 Lp. (Gutiérrez, 1993, p. 358); la concesión ocurrió en 1869 y el inicio de operaciones data de 1876 (Pennano, *Op. Cit.*, Cuadro 3; Zegarra, 2011, tabla 1). El contratista o constructor fue don Pedro T. Larrañaga y su financiación contó con

una garantía estatal equivalente al 7% (Pennano, *Op. Cit.*, cuadro 3a). Este era operado por Peruvian Corporation (JCCFT, *Op. Cit.*, p. 78; Klaren, 1976, pp. 145, 150, 231) y su destino final era la ciudad de Ascope(en la antigua provincia de Trujillo) (Fig. 4) que, esde la década de 1880, era el principal centro comercial

de la costa. En ese entonces, antes de llegar a esta ciudad el tren hacía una parada en la hacienda Facalá (Middendorf, 1973, p. 259).

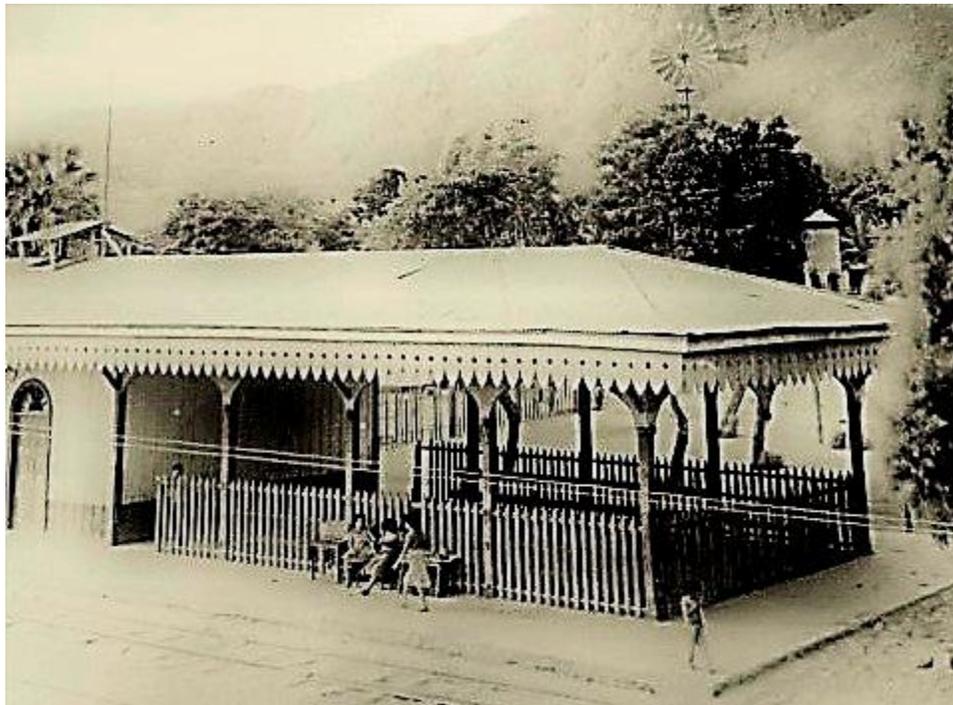


Figura 4. Estación de Ascope (Fuente: <https://conectadosenruta.wordpress.com/2014/11/30/ascope-antiguo-y-glorioso/>).

El puerto de Salaverry (Fig. 5) surgió en la década de 1870 como inicio del ferrocarril que unía los valles de Moche y Chicama, y se convirtió en el puerto de Trujillo porque ofrecía mejores condiciones que Huanchaco (Middendorf, *Op. Cit.*, p.

341; Stiglich, 1918, p. 401), lugar que antes de la construcción de la línea férrea cumplía esa función (Middendorf, *Op. Cit.*, p. 258). Desde la década de 1880, el tramo de ferrocarril Moche-Trujillo cruzaba un puente instalado sobre el río Mo-

che; la estación de Trujillo era sencilla (Fig. 6), y desde ahí salía un tranvía jalado por caballos, que llegaba hasta la plaza

de armas de la capital del departamento (*Op. Cit.*, p. 254

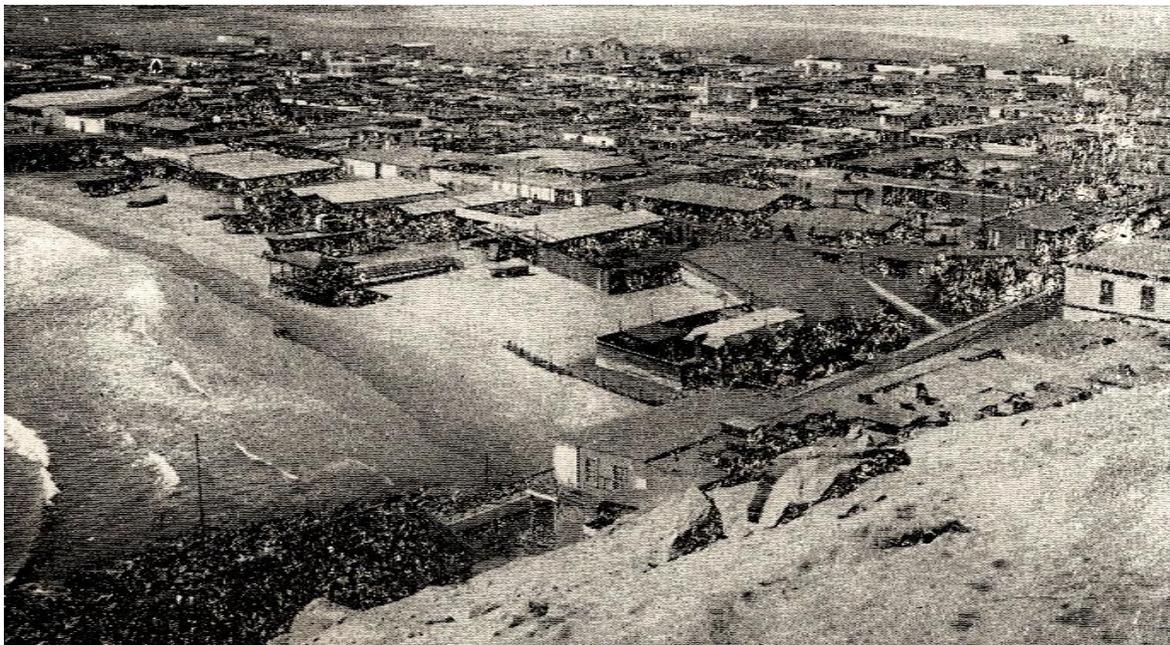


Figura 5. Puerto de Salaverry (Fuente: Junta del Cuarto Centenario de la Fundación de Trujillo, 1935, Fig. 8)

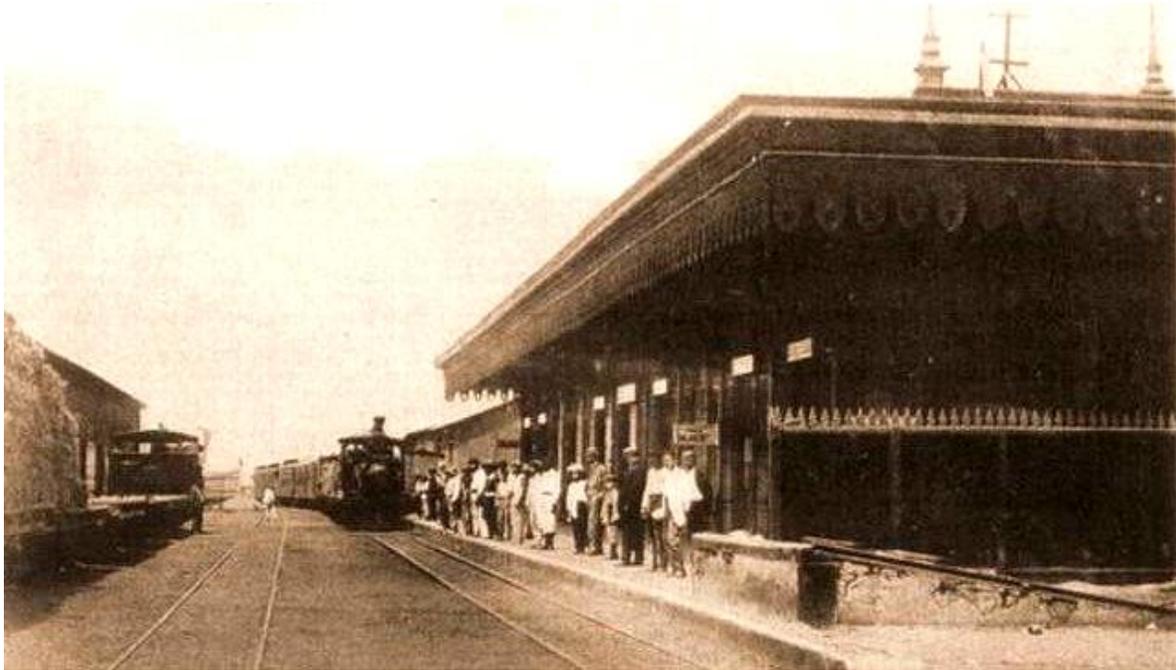


Figura 6. Estación de Trujillo (Fuente: solardelascalderas.blogspot.com/2011/09/trujillo-antiguo.html)

En la década de 1880, el viaje en ferrocarril desde Salaverry a Trujillo demoraba media hora, y solo había una parada en Moche (*Op. Cit.*, p. 254), desde cuya estación se podía divisar el Cerro Blanco y el “Templo del Sol” (*Op. Cit.*, p.259), edificio que de acuerdo a la descripción de Middendorf (*Op. Cit.*) estimamos que sería—más bien—la Huaca de La Luna, dado

que refiere a “...un cerro grisáceo cubierto por arena inestable: el Cerro Blanco; y al pie de este, la pirámide de color pardo del antiguo Templo del Sol...” (Fig. 7). Además, en esa época el ferrocarril favoreció la elección de Moche como balneario de las familias trujillanas, a pesar de que esta villa distaba 2Km.de la playa (*Op. Cit.*, p. 259).



Figura 7. Huaca de la Luna, al pie del Cerro Blanco (Fotografía: César Gálvez)

Hacia 1935, la ciudad de Trujillo tenía una población de 24,000 habitantes y Salaverry 3,500 habitantes, en tanto que en el departamento de La Libertad había 71,000 habitantes (JCCFT, *Op. Cit.*, p. 32).

En este marco general, las fuentes orales y la experiencia directa vivida por el pri-

mero de los autores (A.R.C.) (Fig. 8), nacido en Moche en 1939, permiten recordar el recorrido del tren y la vida cotidiana tradicional en esta villa entre la segunda mitad de la década de 1940 y los años inmediatos a la década de 1970, información que de no ser publicada corre el riesgo de perderse.



Figura 8. Armando de la Rosa Cedeño, pintando el entorno de la “Plazuela de la Mariposa” (Fotografía: Alvaro de la Rosa).

Durante nuestro trabajo, hallamos información gráfica en varias publicaciones: a) El recorrido de los ferrocarriles existentes hacia 1935 (JCCFT, *Op. Cit.*, Mapa 1)(Fig. 2); b) El Plano de Trujillo (1935), donde se advierte que la antigua estación

del ferrocarril estaba en la Avenida España, entre las calles Zela y la prolongación de la Calle Restauración (ahora Estete). (*Op. Cit.*); c) Un mapa del departamento de La Libertad con el trazo del ferrocarril Salavery – Ascope (García, 1972, p. 77);

y, finalmente d) Una foto aérea del distrito de Moche, publicada en 1945, que incluye el recorrido del ferrocarril Salaverry-Moche (Fig. 3) (Gillin, *Op. Cit.*, Lám. 2).

La villa de Moche

La villa de Santa Lucía de Moche tenía esa categoría desde la ley del 10 de noviembre de 1906, y contaba con 2,149 habitantes agrupados en 442 familias hacia 1945 (Gillin, *Op. Cit.*, p. 8). Carac-

terizaban al pueblo una plaza tradicional presidida por la iglesia (Figs. 9, 10) - antiguamente había un convento (Fig. 11)-, las casas pintadas de blanco a la cal, con zócalos de colores rojo, plomo, azul, entre otros; y puertas con tonos logrados con pintura al aceite, que contrastaban con la bicromía de las fachadas (Figs. 12, 13). El ferrocarril Salaverry-Trujillo pasaba siguiendo el borde este del área urbana de la villa (Fig. 3).



Figura 9. Plaza de Moche, hacia 1945 (Fuente: Gillin, 1945, Lám. 10)



Figura 10. Iglesia de Moche en 1945 (Fuente: Gillin, 1945, Lám. 25).



Figura 11. Procesoión de San José, en Moche (1895), en una fotografía de Enrique Brüning (Fuente: Schaedel, 1988, pp. 150-151)



Figura 12. Vivienda de estilo neo renacentista con remate de tendencia neocolonial, en el área urbana de Moche (Fotografía: César Gálvez).



Figura 13. Calle tradicional mochera en 1945. Al fondo: el Cerro Blanco (Fuente: Gillin, 1945, Lám. 10)

La estación del ferrocarril

En Moche había una estación y paradero al lado de la línea férrea (Fig. 14). La estación daba frente a una plazuela donde había un reservorio y una mariposa para extraer agua (*Op. Cit.*, Lám. 10) (Fig. 15), debido a lo cual los lugareños la llamaban “Plazuela de la Mariposa”. Este espacio público ocupaba un área en la esquina de

las calles José Gálvez y Elías Aguirre (*Op. Cit.*, mapa 1) y, desde ahí, un brazo de la línea pasaba hacia el oeste por la calle Alfonso Ugarte y la calle Inclán, de donde se dirigía hacia el sur rumbo al balneario de Las Delicias (*Op. Cit.*, p. 81; mapa 1) (Fig. 16), distante 8 Km en línea recta de la villa de Moche.



Figura 14. Estación de Moche (Acuarela: Armando de la Rosa Cedeño).



Figura 15. “Plazuela de la Mariposa” con el reservorio en primer plano (Fuente: Gillin, 1945, Lám. 10).

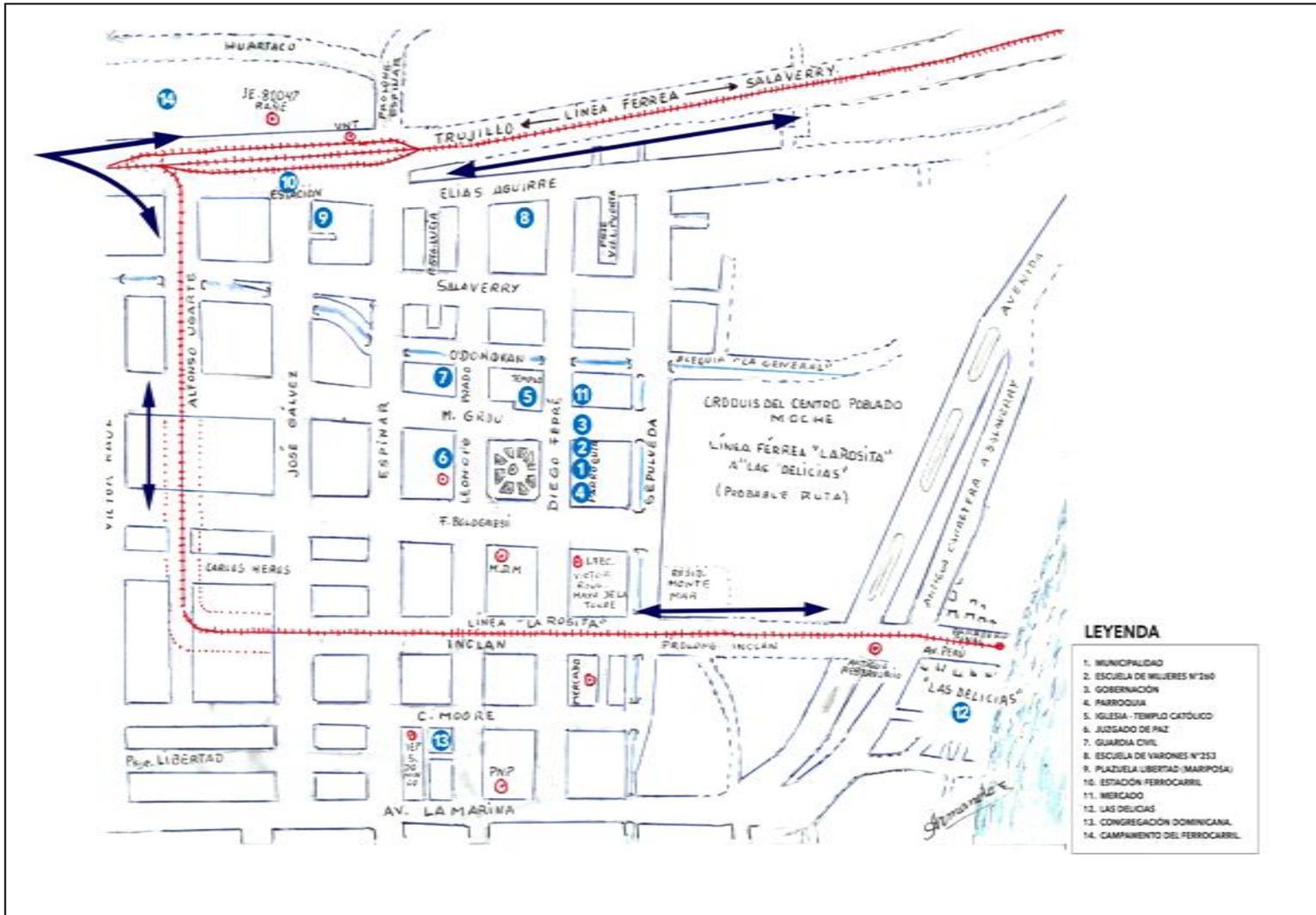


Figura 16. Recorrido del Ferrocarril en la villa de Moche (Dibujo: Armando de la Rosa Cedeño).

La plazuela era singular por varios aspectos: en primer lugar, fue el punto de contacto de los dos tramos del ferrocarril Salaverry-Trujillo, y, en segundo lugar, fue un espacio donde contrastaban la co-

tidianeidad de la apacible vida tradicional y la dinámica generada por el paso del ferrocarril, que conectaba movimiento y ruido con el flujo de los pasajeros y carga.

Desde antes de la década de 1940, los lugareños se apostaban en las inmediaciones de la plazuela y la estación cada domingo, para ofrecer a los viajeros que iban a Las Delicias y Salaverry viandas típicas de Moche (Fig. 17), como el tradicional frito de chancho con yuca¹ sancochada y salsa de cebolla; diversas frutas nativas, entre éstas, “lúcuma” *Pouteria lucuma*, “guayaba” *Psidium guajaba* L., “maní” *Arachis hypogaea* L.; y tubérculos, como el “camote”² *Ipomoea batatas* y la “yuca” *Manihot esculenta*.

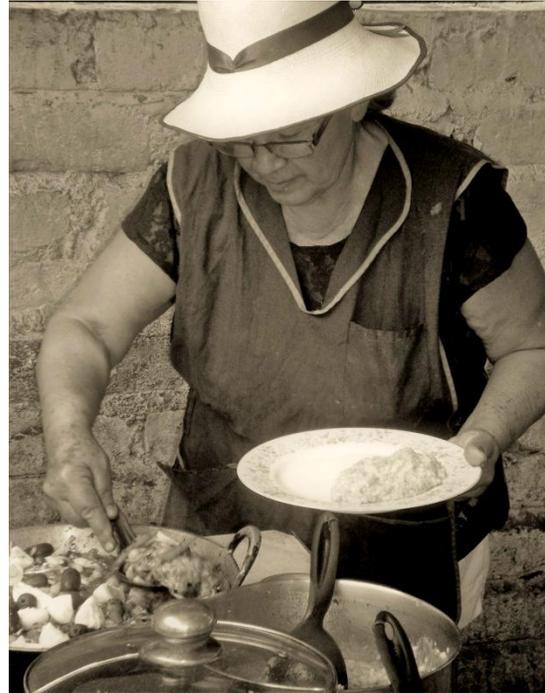


Figura 17. Sirviendo un plato tradicional mochero (Fotografía: César Gálvez).

Campamento. Cerca de la estación provisional de Moche estuvo el campamento del ferrocarril (Fig. 16), que era ocupado por trabajadores. La actividad en la estación empezaba desde las 6 horas, con el arribo de trabajadores de la empresa que se desempeñaban como brequeros, maquinistas, fogoneros, estibadores, y realizaban -eventualmente- la reparación de los trenes. Los trabajadores mocheros se

distinguían por sus apellidos ancestrales: Anhuamán, Asmat, Azabache, Ñique, entre otros.

Cambios en la infraestructura. De acuerdo con fuentes orales registradas por uno de nosotros (A. R. C.), la antigua infraestructura era de madera y los motivos de su desaparición se desconocen. Hacia 1955 la estación era, más bien, un paradero provisional con paredes bajas de

adobe, cubierta de esteras de “carrizo” o “caña hueca” *Arundo donax* y piso de concreto, con un mobiliario de bancas fijas de madera. Estos cambios afectaron la comodidad del servicio a los usuarios locales y la percepción visual de la población en su conjunto.

Servicio de trenes y vagones

Vagones. Hacia 1955, funcionaban los vagones de pasajeros que cubrían la ruta Trujillo-Moche-Salaverry en tres turnos: 6 horas, 12:30 horas y 17 horas. De acuerdo con la experiencia del primero de los autores, los vagones de pasajeros ofrecían un servicio oportuno, cómodo y puntual, y su interior era limpio, ordenado y seguro. Los pasajes tenían un precio módico y eran pagados al cobrador -un varón adulto correctamente uniformado, respetuoso y serio- que laboraba en el interior de este vehículo.

Trenes. De acuerdo con la información de los padres del primero de los autores, a inicios o antes de 1900 el ferrocarril era utilizado para el transporte de carga desde el valle de Chicama al puerto de Salaverry. Luego el servicio sería ampliado para llevar a los trabajadores de las haciendas y sus familiares a veranear en el balneario de Las Delicias los fines de semana, desde enero a marzo.

Los horarios del ferrocarril Salaverry-Trujillo eran precisos, de acuerdo con las necesidades de transportar pasajeros o carga (Fig. 18). El control y las órdenes provenían de las oficinas ferroviarias de Trujillo, y mantenían la debida coordinación con los controles de Moche y Salaverry. Las salidas a Trujillo y Salaverry se realizaban entre las 7 y 11 horas, y entre las 13 y 17 horas; aunque algunas veces por las noches.



Figura 18. Recorrido del tren Salaverry-Trujillo

(Fuente:<https://www.deviantart.com/chepen-ruta/art/1917-Tren-que-unia-Trujillo-con-Salaverry-537067829>).

Aparte de la ruta hacia el puerto de Salaverry, un brazo de la línea se proyectaba antes de llegar a la estación de Moche en dirección oeste, por la calle Alfonso Ugarte a la calle Inclán, y variaba al sur en dirección al antiguo reservorio de Las Delicias, donde concluía en el paradero de la avenida Perú (Fig. 19). El tren que

brindaba este servicio a los veraneantes era llamado “La Rosita” y funcionaba los domingos. Venía del norteño valle de Chicama, pasaba por Trujillo y partía desde Moche en la mañana para retornar por la tarde (Fig. 16).



Figura 19. Estación de Las Delicias
(Fuente: <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/handle/123456789/33287>)

Hacia 1955, los trenes funcionaban en horarios distintos a los vagones, y transportaban carga hasta el puerto de Salaverry. Después del terremoto de 1970, evento sísmico que afectó la costa y sierra norcentral y norte del Perú, se inició el proceso de desmontaje de la línea férrea, razón por la cual la “Plazuela de la Mariposa” deja de tener la prestancia de épocas anteriores.

El ferrocarril y la vida cotidiana

Para los chicos nacidos en la década de 1940, el arribo del tren a la estación de Moche despertaba curiosidad e inquietud por ver su chimenea con humo negro o blanco, y escuchar el silbato; al punto que se convertía en un sano esparcimiento infantil y familiar. No obstante, en los hogares mocheros y en las escuelas se

instruía a los menores para prevenir accidentes en el ferrocarril, advertencias que eran obedecidas. A ello se sumó la prohibición de la empresa ferroviaria de subir a la cabina del maquinista estando el tren en movimiento. Por este motivo, creemos que el ferrocarril cambió la vida cotidiana de los niños, sus juegos y paseos familiares.

Debemos subrayar que mientras funcionó el ferrocarril, Moche mantenía su dinámica tradicional en las labores domésticas y

el constante trabajo agrícola y ganadero desde las 5 horas de cada día (Gillin, 1945, Lám. 13; Tarazona, 2011, p. 20) (Figs. 20, 21) y los menores atendían su vida estudiantil en sus centros de estudios de Moche y Trujillo. También se desempeñaban los diversos oficios de constructores, albañiles, peluqueros, carpinteros, músicos, pintores de brocha, ganaderos, choferes, etc., y los mocheros mantenían su fervor religioso (Schaedel, 1988, pp. 150-151; Tarazona, *Op. Cit.*, p. 10) (Fig. 22).

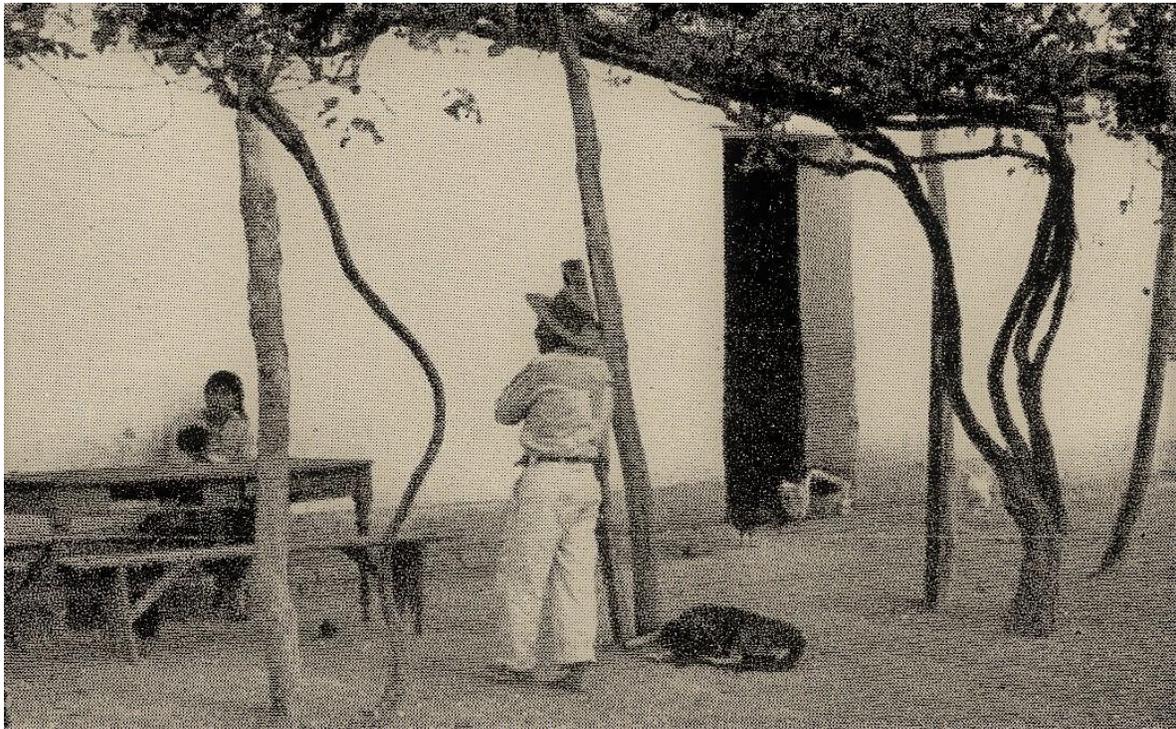


Figura 20. Casa rural con ramada en Moche (Fuente: Gillin, 1945, Lám. 13)



Figura 21. “Camino a la campiña”, óleo de Pedro Azabache (Fuente: Tarazona, 2011)



Figura 22. “Homenaje a San Isidro Labrador”, óleo de Pedro Azabache (Fuente: Tarazona, 2011)

Los padres del primero de los autores destacaban la oportunidad que brindaba el ferrocarril para mejorar la vida familiar, así como el transporte de productos agrícolas y minerales. En términos generales, el beneficio consistía en las oportunidades para distintos tipos de trabajo, relaciones y conexiones socio económicas, culturales y deportivas con otras poblaciones, una buena alternativa de transporte de carga y pasajeros a nivel local y provincial.

El terremoto de 1970 y el colapso del ferrocarril

Aunque un sector de la población expresaba su conformismo e indiferencia ante la desaparición del ferrocarril Salaverry-Trujillo después del terremoto de 1970, la mayoría de los mocheros lamentaban el impacto de este hecho en varios aspectos de la vida del pueblo: la desaparición de muchos puestos de trabajo, la afectación de la economía, la carencia de transporte de pasajeros (entre ellos los estudiantes), así como la interrupción de la interrelación de los mocheros con gente de otros lugares. Sin embargo, estos acontecimientos motivaron a la población para buscar soluciones a sus problemas, agravados

por las secuelas del terremoto de 1970. Por ejemplo, las aspiraciones de los niños y jóvenes mocheros para superarse condujeron al surgimiento de centros educativos de distintos niveles, como el primer Colegio secundario de Moche, hoy Institución Educativa “Ramiro A. Ñique Espíritu”, fundado por Asunción Armando de la Rosa Cedeño en 1964. Y, *a posteriori*, de instituciones de educación superior en el distrito de Moche. Asimismo, la constitución del Comité Pro-Obras Comunales de Moche, después del sismo de 1970, que laboró entre 1973 a 1976 en la rehabilitación del sistema de alcantarillado y agua potable, entre otros.

Comentario Final

Gracias a las fuentes orales, resumimos aspectos de la vida cotidiana en el pueblo tradicional Moche, durante poco más de tres décadas; con el terremoto de 1970 como punto de quiebre de esa interrelación entre la población y un medio de transporte tan importante y necesario para sus pobladores. Todo lo cual giraba en torno de la “Plazuela de la Mariposa”, con proyección a los tendidos de vía férrea en varias de sus calles. Sin embargo, el paso dramático desde una etapa beneficiosa

para los mocheros a una inesperada y súbita transición, cuyo desenlace fue la desaparición del ferrocarril, motivó a que de la apacible tranquilidad de sus pobladores surgiera una positiva actitud buscadora de alternativas que, con el transcurrir del tiempo, ha permitido la continuidad de la vida y aspiraciones de este pueblo antiguo y de siempre.

Notas

¹ Mandioca

² Batata.

Agradecimientos

A los mocheros de antaño que compartieron sus saberes con el primero de nosotros; asimismo a Álvaro de la Rosa Celestino y Cristina Dongo Luzquiños, por su valioso apoyo.

Referencias bibliográficas

Dargent, E. (2017). *Historia del azúcar y sus derivados en el Perú*. Lima, Perú: Universidad Ricardo Palma. Recuperado de: <http://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1563/HISTORIA%20DEL%20AZ%20ACAR%20Y>

%20SUS%20DERIVADOS%20EN%20EL%20PER%20C3%9A%20IIPC%20URP%20FINALV4-chicagoffinal.pdf?sequence=1&isAllowed=y

García, C. (1972). *Diccionario Geográfico del Perú*. Lima, Perú: Editorial “Minerva”.

Gillin, J. (1945). *Moche a Peruvian coastal community*. Institute of Social Anthropology Publications N° 3. Washington D.C., EE. UU.: Smithsonian Institution.

Gutiérrez, S. (1993). *Las comunicaciones en América: de la senda primitiva al ferrocarril*. Madrid, España: Editorial MAPFRE.

Junta del Cuarto Centenario de la Fundación de Trujillo (1935). *Monografía geográfica e histórica del departamento de La Libertad*. Trujillo, Perú: Imprenta “La Central” E. R. Blondet.

Klaren, P. (1976). *Formación de las haciendas azucareras y orígenes del APRA*. Perú Problema 5. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.

Middendorf, E. (1973 [1894]). *Perú. Observaciones y estudios del país y*

- sus habitantes durante una permanencia de 25 años. Tomo II: la costa.* Lima, Perú: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Pennano, G. (1979). Desarrollo Regional y Ferrocarriles del Perú: 1850-1819. *Apuntes. Revista de Ciencias Sociales*, 9, 131-150.
- Schaedel, R. (1988). *La etnografía mu-chik en las fotografías de H. Brüning 1886-1925.* Lima, Perú: Ediciones COFIDE.
- Stiglich, G. (1918). Diccionario geográfico peruano. En: *Diccionario geográfico peruano y almanaque de "La Crónica" para 1918* (pp. 1 – 483). Lima, Perú: Casa Editora N. Moral.
- Tarazona, G. (2011). *Pedro Azabache. Muestra antológica.* Trujillo, Perú: Centro de Difusión Cultural Pedro Azabache, BBVA Banco Continental.
- Zegarra, L. (2011). Railroads in Peru: how important were they / Ferrocarriles en el Perú: ¿Qué tan importantes fueron? *Revista Desarrollo y Sociedad*, 68, 213-259.

Recibido: 13 de marzo de 2022.

Aceptado: 14 de junio de 2022.