

CAMPESINADO, ESTADO Y MODERNIZACION EN LA LEY DE CONSCRIPCIÓN VIAL: ENFOQUES Y PERSPECTIVAS PARA UN BALANCE HISTORIOGRÁFICO*

Mario Meza Bazán
Licenciado en Historia

La ley de Conscripción Vial fue expedida como D.L. N° 4113 en el Congreso de la República el 10 de mayo de 1920 y promulgada bajo el régimen del presidente Augusto B. Leguía. Esta ley fue también conocida como la del Servicio Obligatorio de Construcción de Caminos. No fue abolida hasta la caída del régimen el 31 de agosto de 1930 por decreto del líder y cabeza del golpe de Estado comandante Luis Sánchez Cerro.

La ley en esencia reglamentaba la obligación que tenían todos los residentes varones en el territorio peruano, desde los 18 hasta los 60 años, para trabajar en la construcción de caminos y carreteras del país por un determinado período anual. De ese modo se pretendía, hacia esta época, resolver el difícil y complicado problema de no contar con eficientes vías de comunicación que integrasen a las regiones no solo en el aspecto económico sino también en lo político. La finalidad suprema de esta ley era, entonces, contribuir en la construcción de caminos que viabilizaran a una verdadera nación moderna¹.

En ese sentido la ley de Conscripción Vial es importante en la historia de la República porque plantea, por un lado, desde la visión de modernidad, una época específica, como fue “La Patria Nueva” o el “Oncenio” (1919-1930) del gobierno de Augusto B. Leguía, y, por otro lado, porque aparecen dificultades propias de toda modernización que para esta época cruzan en su dinámica general, que bien se pueden descubrir con un estudio como éste.²

El conjunto de leyes que se había dado para la introducción de un sistema vial moderno no era raro en los más de cien años de vida republicana del Perú, pero la ley de conscripción vial o Decreto Ley N° 4113 no es tampoco cualquier ley en la historia peruana, su persistencia en los debates de la época entre 1920 y 1930 y las acusaciones de las que posteriormente ha sido objeto bien le pueden merecer una pequeña atención. Por otro lado los fríos resultados de la política vial aplicada por ese régimen durante sus once años de gobierno parecen darle un interés adicional si es que nos atenemos a los siguientes datos:

* Artículo presentado en la Revista Diálogos en Historia N° 2, Grupo de Estudios e Investigaciones Clio. UNMSM. Lima. 2000. Pgs. 207-230).

¹ Sobre este aspecto véase Mario Meza: Caminos al Progreso. Mano de Obra y Política de Vialidad en el Perú. La Ley de Conscripción Vial. 1920 – 1930. UNMSM. Lima. 1999 Pgs. 44 - 48.

² La ley como objeto de investigación que vaya más allá del sentido llanamente jurídico e ingrese a la dimensión social y política de su ubicación y funcionamiento legítimo dentro de la sociedad, tiene base en el hecho de que como instrumento fundamental en el gobierno de la sociedad, es una creación tan humana como el arte, la ciencia o la política. Como dice Pierre Legendre “*el arte de gobernar no es una teoría, es el arte de tramar una legalidad para hacer nacer, alimentar y conducir a los sujetos humanos hasta la muerte*”. En Morgan Quero: “Estado y Representación en el Perú”. En Revista ALLPANCHIS 39. Instituto Pastoral Andina. 1° semestre. Cusco. 1997. pg. 116.

CUADRO I
EVOLUCION DEL SISTEMA VIAL EN PERÚ ENTRE 1920 A 1940

DEPARTAMENTO	AÑO Y EXTENSION EN KILOMETROS		
	1920	1929 -1930	1940
AMAZONAS	90	26	156
ANCASH	300	1254	1352
APURIMAC	185	176	720
AREQUIPA	260	590	2517
AYACUCHO	419	590	836
CAJAMARCA	128.5	758	1106
CUSCO	245	854	1511
HUANCAVELICA	184	328	696
HUANUCO	156	1174	527
ICA	826	910	1069
JUNIN	357	1589	2268
LA LIBERTAD	461.5	1445	1466
LAMBAYEQUE	1874	1314	1363
LIMA	682	2471	2790
LORETO	n.d.	143	140
MADRE DE DIOS	91	402	430
MOQUEGUA	5	211	245
PIURA	335	2235	2447
PUNO	n.d.	2172	2936
SAN MARTIN	n.d.	271	48
TACNA	n.d.	365	789
TUMBES	n.d.	345	437
TOTAL	6599	19623	25849

FUENTE: Mario Meza: Caminos al Progreso. Mano de Obra y Política de Vialidad en el Perú. La Ley de Conscripción Vial.1920 - 1930. UNMSM. Lima.1999.Pg. 171.

Estas carreteras se construyeron bajo una política vial que contemplaba varios regímenes: el privado o de contratación, el de colaboración voluntaria y el de conscripción vial³. El

³ Pedro Davalos y Lissón: Las Vías de Comunicación en el Perú. Propaganda a favor de las Carreteras y del Establecimiento de un Servicio de Automóviles en toda la República. Nueva York.1902. Carlos Oyague y Calderón: La Conscripción Vial O Servicio Obligatorio de Caminos. Ideas Generales y Argumentos que pueden Servir de Base a una Ley. Sociedad de Ingenieros.Lima.1915. Jorge Basadre: "La Conscripción Vial" en Revista NOVECIENTOS.N° 1-3. Lima, abril 1924.Dante Castagnola: Caminos. El Progreso Nacional. Lima. 1936. Antonello Gerbi: Caminos del Perú. Historia y Actualidad de las Comunicaciones Viales. Lima. 1944. Baltazar Caravedo Molinari: Clases, Lucha Política y Gobierno en el Perú.1919-1930. Lima.1977

significado de esta última modalidad reglamentada por ley y el debate que generó entonces reflejaba dos tendencias predominantes en el marco de la modernización del país. Por un lado, el interés de quienes veían, en un contexto de transformación y cambio, el optar por los sistemas viales -construidos o no por la propia población- como el medio eficaz (sino el más eficaz) de aquella modernización; en última instancia, si este sistema se planteaba bajo un sistema de servidumbre legal o prestación gratuita de trabajo a modo de contribución temporal, entonces bienvenida era la ley. Por otro lado estaban aquéllos que se oponían a ese servicio obligatorio, por cuanto consideraban que bajo ese manto de buenas intenciones de integración indígena, especialmente, haciéndoles construir a ellos mismos “sus carreteras,” harían posible que los tradicionales abusos del poder local tomaran finalmente un curso legal⁴.

La modernización vial planteaba así, en el marco general de la modernización, dos situaciones: por un lado el diagnóstico del atraso material y moral de la nación, dada la ausencia de buenas carreteras; y, por otro, la eventual capacidad de disponer de una población en estado de atraso como el mejor medio existente para superarlo. En ese sentido, la ley de Conscripción Vial adquiere una dimensión paradójica porque cruza las necesidades materiales y morales de la sociedad de la época, para obligarla a modernizarse planteando la posibilidad de legitimar procesos instrumentales “tradicionales” existentes en la sociedad que se quiere modernizar.

Esta dimensión en la época derivó entonces en preguntas tan elementales y legítimas como saber si esa ley fue necesaria, si tuvo algún efecto positivo o negativo según sus objetivos y si valía la pena como medio utilizado que la servidumbre legal de la población fuese una base primordial del “progreso vial”. Estas interrogantes se mezclaron, sin embargo, rápidamente con las apreciaciones de los estudiosos del régimen leguista, y no era para menos, ya que fue este régimen quien le dio vida y con él moriría; en todo caso lo preocupante es que tales interrogantes persistieron por décadas en la consideración de quienes se ocuparon de ella en forma tangencial, unas veces de manera sugerente y otras hasta cierto punto superficial, para terminar de identificarla como un producto de ese régimen⁵. Ahora, estas preguntas lo tomamos como un primer punto de partida en la exploración del sentido de la ley 4113, porque evitaba ir más allá de lo que en principio sugerían.

ENFOQUES EN EL PROBLEMA DE LA LEY DE CONSCRIPCIÓN VIAL

Replantear la función de la legalidad en la sociedad -entre las tantas normas y reglas de conducta formalizadas en la era de la modernidad-, permite por lo menos tener en cuenta tres enfoques hacia un mismo sentido como eje de investigación: *el ejercicio del poder en el Perú en la década del '20*.

El primer punto de vista aborda los efectos reguladores de las relaciones sociales y el poder institucionalizado. La ley implica control social como un espacio de estrategias, acción y lucha entre los sujetos (individuales y grupos sociales) por imponerse, pero además intenta establecer un orden formal que ayude a producir y reproducir al conjunto de la sociedad.

⁴ Sobre este debate también P. Davalos. Op. Cit. (1902) y C. Oyague. Op. Cit. (1915); J. Basadre Op. Cit. (1924) y J.C. Mariátegui: “La ley de Conscripción Vial” En revista Variedades N°299.1926:1. Para una opinión posterior D. Castañola Op. Cit.(1936).

⁵ J. Basadre : Historia de la República. Lima. Editr. Universitaria. Tomo XII. 1972; W. Kapsoli y W. Reategui : El Campesinado Peruano 1919-1930.Lima. Seminario de Historia Rural Andina.1972),W. Kapsoli Los Movimientos Campesinos en el Perú. Lima. Edics. Atusparia.1982. Ayllus del Sol. Anarquismo y Utopía Andina.1984. Baltazar Caravedo: Clases, Lucha política y Gobierno en el Perú. Lima. Retama Edtrs 1977. David Slater: “El Capitalismo Subdesarrollado y la Organización del Espacio. Perú 1920-1940”. En Rev. ALLPANCHIS Vol XII N° 13. 1979. Margarita Guerra: Historia General del Perú: La República. Lima. Edtr. Brasa. Vol VIII.1994). Sinesio López: El Estado y La Ciudadanía en el Perú del Siglo XX. Tesis UNMSM. Lima. 1996.

Normalizar antes que *reprimir* pura y simplemente plantea a los analistas de un objeto de estudio como es la ley la capacidad de interrogar permanentemente sobre la naturaleza del poder social vigente y de los valores morales e ideológicos que lo sustentan para ello los procesos de modernización guardan siempre un criterio de verdad formalizado (científico, filosófico y moral) que los legitiman como indispensables en el orden y la reproducción de la sociedad determinadas propuestas⁶.

La ley 4113 fijaba entonces entre quiénes le proponían, por ejemplo, que en una sociedad rural tradicional atrasada era necesaria su existencia ya que aprovechaba un factor de trabajo campesino desperdiciado y que solo en un sistema de producción moderno capitalista sería eventualmente bien aprovechado. La interrogante que surge es ¿cuándo esta parte (el trabajo campesino) que se consideraba parte de un sistema de producción negativo (economía feudal o tradicional) pasó a ser susceptible de una legalidad productora de un sistema de producción que en el Perú de 1920 todavía no era capitalista? La respuesta es sumamente compleja pero el supuesto elemental de legitimación parte obviamente de las opiniones más autorizadas en materia de construcción (ingenieros de caminos y técnicos especialistas) que lo consideraban como el mejor medio de ahorro de capital que el país no contaba⁷. Esta opinión técnica necesitaba además un soporte moral y político justificado en el contexto de la modernización del país; “La Patria Nueva” era un marco excepcional en la historia política del Perú ya que impulsaba la incorporación de la población indígena en el proceso de modernización, pero esta se estableció con la premisa de que solo si es que ella participaba directamente en ese proceso se haría realidad la integración de una Nación moderna. La modernización vial y la ley 4113 se habían convertido en eslabones primordiales de desarrollo en la mentalidad de tecnócratas y políticos que apoyaban entonces ese proceso⁸.

El hecho, en cambio, de que la opinión crítica comprometida con la población rural explotada reaccionase contra esta ley; nos dice mas bien que en cierto modo percibía lo que la modernización por carreteras implicaba mas allá de los aparentes beneficios que ella indicaba: ¿por qué hacer de una costumbre tradicional de trabajo en el área rural la base de una ley que afectase al conjunto de una sociedad que no la practicaba?

Hay varias hipótesis que han servido para explicar tanto la función propia de la ley como la reacción de los opositores a la misma y al propio régimen, haciendo para ello abstracción de un marco general de comprensión del “Oncenio” de Leguía que pudiera servir de respuesta a esos problemas específicos. Aquí pretendemos mencionarlas y complementarlas o refutarlas según creamos:

1°- Se partía de un supuesto que cuestionaba al Estado en su capacidad de regular las relaciones sociales y por tanto su real sentido de modernizar al país con el poder de sus leyes en 1920. Para la historiografía actual sobre el periodo no le es raro considerar que políticamente la autoridad del Estado era débil o inexistente en su territorio como demuestran los sistemas de clientelaje y prebendalismos vigentes⁹. Nuestro parecer es que esta ley demostró que podía ser muy funcional y operativo en determinados sectores de la sociedad tanto en función de la legitimidad estatal como del propio poder local. La modernización podía entonces tener sentido con una ley como un instrumento *atípico* a la lógica global de

⁶ Michel Foucault: Un Diálogo Sobre el Poder. Alianza Materiales. 1995:V-VI,136-137.

⁷ M. Meza: Caminos al Progreso...:45-47.

⁸ *Ibidem* 52-54

⁹ Sobre la naturaleza política del régimen ya se conocen los trabajos de Jorge Basadre: Perú. Problema y Posibilidad. 2° Edición. 1983?.; Manuel Burga y Alberto Flores: Apogeo y Crisis de La República Aristocrática. Lima. Edics Rickchay. 1980. Julio Cotler: Clases Estado y Nación en el Perú. Lima. IEP.1978; Anibal Quijano: Imperialismo, Clases Sociales y Estado en el Perú. 1890-1930. Lima. Mosca Azul edtrs. 1978.

modernidad pero que en cambio reflejaba bien la realidad del peso de las verdaderas relaciones de poder en esos espacios rurales.

2°.- La modernización tanto para los críticos de la época como la historiografía contemporánea que heredó su crítica con respecto a la época de Leguía, dejó entonces los marcos típicos que lo planteaban como ruptura y transformación del pasado y lo convirtieron más bien en el problema de una continuidad en la modalidad del ejercicio del poder en el Perú de 1920 a 1930. El problema del poder así planteado es atractivo pero abstracto en sus explicaciones las cuáles no pasan de ser meras representaciones figurativas de la realidad¹⁰. Por nuestra parte una explicación histórica exige en este marco el enfoque de los factores institucionales representativos que podría ser el Estado en primer lugar, pero desplazando su capacidad de representación del poder de las grandes ideologías que lo legitiman en la ejecución de instrumentos o mecanismos de dominio de las clases oligárquicas y conservadoras utilizando para ello la modernización que se proclamaba como el bien supremo de la sociedad. Entonces es el problema de los medios o mecanismos los que pasan a ser objetos elementales de investigación en las relaciones de dominio; las leyes que implementa el poder institucionalizado del Estado –y que en la 4113 se expresa muy bien- entonces pueden ser susceptibles de ser historiados e investigados como problemas típicamente sociales o políticos.

3°- El leguismo como la primera expresión de una modernización populista suele servir como una fórmula para explicar el cambio de los modelos institucionales de gobernabilidad mediados por las exigencias de sectores no oligárquicos y en concreto de una clase social y política media emergente; fórmula que ha sido propuesta por la historiografía contemporánea. Aparentemente esta explicación mostraría cambios importantes en las relaciones de poder existentes en la sociedad contemporánea, pero para nuestro gusto esta posición no cuaja del todo en la explicación de la modernización y los sentidos paradójicos institucionales de su relación. Aunque nos siga sorprendiendo esta época guarda esa curiosa definición de “modernización tradicional”¹¹; pero no olvidemos que solo si es que lo enfocamos desde el problema previo del ejercicio del poder y sus mecanismos institucionales esta se vislumbrará en toda su magnitud como una modernización de ese tipo lo que tampoco garantiza una mejor definición en las relaciones Estado- sociedad rural.

El segundo enfoque aunque abarca ya el problema de la modernización por la ley 4113 aceptando la premisa que se plantea desde la perspectiva que la interroga el poder como práctica social, ésta tiene la cualidad de poder localizar también las condiciones estrictamente históricas de *eficiencia* (o *arranque* si es que se prefiere) desde las cuáles tuvo que partir una sociedad para lograr acceder a un tipo de modernidad ajustado a su antecedente histórico¹².

Este punto de vista al respecto sitúa al problema de la modernidad en las peculiares condiciones de poder institucionalizados de cada sociedad para movilizar los llamados recursos propios y sus contingentes humanos en función de ese objetivo específico.

¹⁰ Los ya mencionados autores además de Ernesto Yezpe: Perú 1820-1920. Un siglo de Desarrollo Capitalista. Lima. IEP. 1972. Baltazar Caravedo: Clases, Lucha Política y Gobierno en el Perú. Pedro Planas: La República Aristocrática (de Leguía a Fujimori)”. En Perú N°s 4-5.Lima.1993. La representación figurativa en el sentido de Hyden White (Metahistoria. La Imaginación Histórica en la Europa del Siglo XIX. México FCE. 1992) representa en el discurso histórico un proceso real más no la explicación convincente de ella.

¹¹ Fernando De Trazegnies: La Idea de Derecho en el Perú Republicano. Lima. Fondo Edtr. PUCP 1979: Introducción. Sobre el cambio social y los cambios en el ejercicio del poder Caravedo: Op. Cit.59-68. Además Howard L. Karno: Augusto B. Leguía. The Oligarchy and the Modernization of Peru. 1870- 1930”. Tesis. Los Angeles 1971 y G. Garret: The Oncenio of Auguste B. Leguía. Middle Sector Government and the Leadership in Peru. 1919-1930. Tesis The university of New Mexico. 1973.

¹² Douglas North: Instituciones, Cambio Institucional y Desempeño Económico. México. FCE. 1993. Pg 152.

Modernización en ese sentido significa construir una sociedad racional en términos de capitalismo (y hasta unas décadas en socialismo) pero en función de la satisfacción y cumplimiento de necesidades y objetivos ligados a una industrialización. ¿Las cuestiones que rodean esta problemática esencial no tienen que ver acaso con el sentido de la modernización desde una ley como la 4113? Lo curioso es que en esta perspectiva “ortodoxa” esa ley no implicaba para las elites aristocráticas y hegemónicas del leguismo la supresión de las instituciones tradicionales de poder en el área rural que a la larga eran las que, paradójicamente, modernizaban la red vial del país y que favorecían más la introducción del capital extranjero y nacional al país¹³. Como diría Douglas North, una modernización sustentada en instituciones que preservaban el orden tradicional derivaría en una sociedad “moderna” que preservaba el poder tradicional. Barrington Moore hasta cierto punto nos demostró en una compleja interrelación los factores institucionales e históricos de las naciones capitalistas -que en cierto modo resultaron heterodoxas al modelo clásico burgués-, las consecuencias de tales procesos que llevaban trayectorias con resultados paradójicos a la modernidad¹⁴. El caso peruano con la ley de Conscripción Vial, parece que derivaba a situaciones similares ya que amparaba, bajo el criterio universal del progreso vial y modernización nacional, profundas desigualdades sociales y regionales que reproducían los sistemas de dominio, explotación y beneficios diferenciados de la sociedad peruana en su conjunto¹⁵. ¿Acaso no respondía a ese criterio también el problema indígena, que suscitó entre la población urbana y el propio gobierno de Leguía y sucesores, la creación de instituciones y redes sociales de protección contra su explotación que proclamaban con ideologías, buenas intenciones y finalmente con una práctica llamada pro- indigenismo, la necesidad de preservarlo con leyes especiales de una explotación del cuál sentían que se beneficiaban?

La mayoría de esos procesos traducen por ejemplo el perfeccionamiento de eficientes sistemas de contabilidad y estadísticos que den cuenta de los éxitos y fracasos que en las sociedades que pretenden acumular un desarrollo material - legitimados en el consenso ideológico de la modernización- son los que permiten organizar a la sociedad cada vez mas racionalmente bajo un consenso general que legitime las nuevas necesidades planteadas. Esta última situación plantea un tercer enfoque: la capacidad de moldear a los sujetos (individuos) en función de necesidades socialmente establecidas por valores de conducta e ideologías ya no desde una instancia especialmente interesada aunque aislada del resto de la sociedad en producirla, sino tejiendo redes de comunicación con el resto de instancias interesadas en sus fines y que permiten reproducir ideologías, recrear otros espacios de sociabilidad, continuar formas de comunicación y sofisticar la mentalidad de legitimación y producción de quienes inicialmente lo plantearon en su propio espacio¹⁶.

La sociedad peruana se reconoce en ese sentido como una entidad global y sistémica pero que al menos para esta década ha sido poco estudiada a través de la crítica de sus espacios de formalización como práctica político- social¹⁷. Los únicos trabajos que conozco al respecto han entrado por un lado al estudio de la sociabilidad y el espacio político; y por otro lado, a las identidades étnicas y sus espacios de reproducción. Con ello se presentan trabajos más

¹³ Hay quienes piensan que la ley efectivamente podía modernizar la economía del país y otros que podían retrasarla con prácticas nefastas como esta. El debate político tenía en parte este sentido; luego siguió la cuestión desde ámbitos académicos. ¿La famosa formula “modernización tradicional” tiene acaso ese sentido?

¹⁴ Barrington Moore: Los Orígenes Sociales de la Dictadura y la Democracia. El señor y el campesino en la Formación del Mundo Moderno. Edics. Península. 1991.

¹⁵ M. Meza: Caminos al Progreso: 81-83.

¹⁶ Jürgen Habermas: Problemas de Legitimación en el Capitalismo Tardío. Buenos Aires. Amorrortu Edtrs. 1976.

¹⁷ Alicia del Aguila: Callejones y Mansiones. Redes y Espacios de Opinión Pública en Lima de Principios del Siglo XX. Lima. PUC. 1997. y Marisol de la Cadena “De Raza a Clase: La Insurgencia Intelectual Provinciana en el Perú. 1910-1970” En Steve Stern (Comp.): Los Senderos Insólitos del Perú. IEP-UNSCH. Lima. 1999.

específicos pero que descuidan la dimensión intercomunicativo de la construcción de una legitimidad expresada concretamente en la práctica social.

En el caso que nos concierne hasta cierto punto la crítica y autocrítica que por ejemplo se hacían en la evaluación de los resultados por la aplicación de la ley vial tanto por intelectuales, ingenieros, autoridades políticas, asociaciones pro- indigenistas en comunicados, asambleas y notas de prensa constituía un intento por establecer espacios y redes de comunicación que canalizaran las opiniones y los pareceres en torno a su ejecución y que son las que en última instancia legitimizaron su ascenso como ley y su caída junto a un régimen desprestigiado por esas mismas instancias institucionales de la sociedad. En todo caso con estos actos se reafirma que en el Perú de Leguía había un espacio abierto de modernidad crítica, sustentada en la opinión pública –aunque muy imperfecto- como base para una regularización social del proceso modernizador.

En resumen con la ley de Conscripción Vial podemos ver claramente, si se quiere, una problemática central en torno a su capacidad de representar una verdad, una legitimidad y un poder desde quiénes lo auspiciaban, como también los eventuales beneficios que cada instancia de la sociedad obtendría de ella y que sería por la que finalmente se la aceptó como un dispositivo práctico en la tarea de la modernización. El debate propuesto entonces entre los que estaban en contra de esta ley y los que estaban a su favor contiene dos problemas fundamentales muy ligados entre sí: su validez como parte de un sistema de pensamiento legitimador de una modernidad (*tradicional o a la peruana*) y a su vez la implementación de una nueva práctica de poder en el Perú de 1919-1930. No se discute en ella la verdad de qué solo los caminos modernizarían al país ya que no era (y no es) el problema de los medios más eficientes en sí, sino en la medida que plantea en el proyecto global de modernización un nuevo consenso sobre las nuevas relaciones de poder, ello desimplicaba la resolución de otros problemas en las formas más tradicionales y arcaicas en el ejercicio de ese mismo poder y del sistema de dominación.

UN BREVE BALANCE HISTORIOGRÁFICO SOBRE LA LEY DE CONSCRIPCIÓN VIAL

Estudios sobre la Ley de Conscripción Vial los hubo desde el mismo momento en que se dieron las propuestas que hicieron patente la necesidad de su existencia. Esto se debía porque existía ya en la práctica social de la época como una obligación estatuida entre la propia población india en la construcción de sus caminos¹⁸. Sin embargo, sus impulsores intelectuales y políticos a través de folletos y breves estudios que la sustentasen lo veían no como parte de un problema de una sociedad pre- moderna con el cual convivían, sino más bien como parte de una “ventaja en el atraso” del cual eventualmente podrían sacar provecho para la modernización vial. No les preocupaba las necesidades o realidades locales de las poblaciones como condición previa de conocimiento en la cuál debía aplicarse un instrumento tan fundamental en la constitución de una sociedad política republicana como era la ley. Ellos pretendían legislar una costumbre que consideraban era un hábito consuetudinario entre la población campesina, y del cuál no tendrían mayor problema si el Estado a nombre de la Nación y el “Progreso”, sacaba un mejor provecho si es que la normaba para su mejor funcionamiento. Sobre el resto, es decir, cómo se aplicaría y cuáles serían sus efectos reales sobre la población campesina especialmente en su relación con las autoridades locales para movilizar la mano de obra, no fueron tomados muy en cuenta. Solo atinaron a declarar que

¹⁸ Véanse los ya citados P.Davalos.1902: 51,61-63; C. Oyague.1915: 7,10;15-18.

sobre el supuesto hábito de las tradicionales mingas se canalizarían mejor los esfuerzos del país para dotarse de carreteras.

La oposición política al régimen y también a la norma hizo sin embargo crítica pertinente en ese vacío que dejaba aquella sustentación positiva basada en la pura fuerza de la ley 4113. Intelectuales y periodistas como Jorge Basadre y José Carlos Mariátegui observaron la real capacidad del Estado para comunicarse con la población campesina y enterarse de sus reales intereses y necesidades o siquiera sus reclamos frente a los abusos que podrían ampararse bajo el supuesto legalista de la modernización vial. Es decir, no bastaba una aplicación normativa para que automáticamente los conscriptos acudiesen a los trabajos de las carreteras existían obstáculos que salvar, el más fundamental era el poder que tenían los terratenientes y los gamonales en las provincias para decidir normas legales que debían cumplirse y qué o a quiénes debían favorecer. Otra objeción era su carácter discriminator por el cuál muchos evadieron el cumplimiento de la obligación legal¹⁹.

No era extraño entonces que en el ambiente político e intelectual crítico cuestionaran la autoridad del Estado para discutir la vigencia y la buena aplicación de sus normas. Un texto fundamental por el debate suscitado al respecto y que se llevó a cabo en un I Congreso Técnico de Vialidad en 1929 nos indica el pulso de la realidad bajo el cuál se movió la política vial propuesta por la ley. A grandes rasgos este Congreso nos dice que la poca conciencia entre los defensores de la ley –y por tanto del gobierno- por esa ausencia real de poder de la autoridad estatal, incidía en su capacidad de autonomía y criterio técnico para llevarla a buen recaudo por sobre los intereses políticos locales, lo cuál también conspiraba para que sucediese una enorme centralización de intereses privados sobre el aparato estatal y deshiciera la posibilidad de un esquema de comunicación y participación directa de la población con propuestas concretas en asuntos que como éste bien les pudo interesar. El debate que se abrió al final del régimen leguista y posteriormente a éste, trató por eso las características contradictorias de esta ley al justificarla como parte de una política progresista de la “Patria Nueva”, pero se la criticaba el régimen autoritario y aún usufructuador con esas mismas obras. De allí que la política de vialidad resultaba un eje central de debates sobre la realidad de un gobierno autoritario pero desarrollista. El balance final en esta perspectiva, como bien se anotó antes, centró durante una buena época (y aún lo sigue haciendo) el debate de lo bueno o malo, necesario o innecesario, de los sistemas autoritarios y dictadores de gobierno que como el leguista plantearon en la historiografía o análisis político perdiendo extrañamente la visión de los efectos específicos sobre el país que un régimen y una ley como la 4113 instauraron justamente como modalidad de un nuevo tipo de control y modernización del conjunto de la sociedad²⁰.

Pasada ya esta etapa de la historia política y con ella el intento de una política de vialidad sustentada en la ley 4113, el debate sobre el desarrollo de los caminos y la tributación gratuita de la fuerza de trabajo de la población indígena prácticamente desapareció de la escena con nombre propio lo que refleja el carácter eminentemente político del asunto.

¹⁹ Véase J. Basadre: Op. Cit. 1924 (1):29;(3):22-25; También el Op. Cit. 1972: T. XII: 255-257; J.C. Mariátegui Op. Cit. (1926)

²⁰ Los que estaban a favor por ejemplo: Carlos Villena: Los Recorridos del Ministro Sr. Souza a través del Perú.Lima.1927. José Reaño: Historia del Leguismo. Sus Hombres y sus Obras. Lima.1928.Ernesto Diez Canseco: La Red Nacional de Carreteras.Lima.1929.Cesar Zapatel: Vialidad y Turismo en el Perú.Lima.1929.Abel Ulloa Cisneros: Escombros 1919-1930. Lima. 1934. Manuel Capuñay: Leguía, Vida y Obra del Gran Constructor del Perú. Lima. 1951. Los que estaban en contra del régimen y su política de vialidad: Dora Mayer: El Oncenio de Leguía. Callao. s/f. Dante Castagnola: Caminos. El Progreso Nacional. Pg.20-23.Antonello Gerbi: Caminos del Perú. Historia y Actualidad de las Comunicaciones Viales.Lima.1944 (este último matiza su posición crítica al respecto).

Ese mismo ambiente exigió en cambio que el debate del campesinado indígena, excluido hasta entonces de una historia y un proyecto nacional, asumiese un papel activo dentro de los problemas de la modernización y la democratización de la sociedad. Indirectamente se fueron identificando a la luz de nuevas corrientes ideológicas y teóricas en las Ciencias Sociales que las forma de exacción sistemática en dinero, productos o trabajo constituían estructuras propias de sociedades y gobiernos oligárquicos, gamonales y feudales que explotaban a sus sociedades campesinas para obtener mayores beneficios y comodidades. Principalmente se tipificó que toda manifestación de explotación se debía al carácter de la sociedad (feudal, tradicional, semi- feudal, semi- tradicional, semi-capitalista, capitalista o cualquier “ismo”) y la predominancia de una sociedad política en extremo conservadora, perdiendo de vista problemas tan específicos como era el sentido de la tributación indígena durante la era republicana y cómo ésta especialmente, había tomado una forma especial con la Ley de Conscripción Vial. Ni siquiera para un defensor tan tardío del “Oncenio” como Manuel Capuñay, en la década de los '50, le llamó la atención una ley que tenía como propósito modernizar al país, a lo más seguía hablando de los beneficios del programa vial del gobierno mas no de su significado o siquiera de su historia.²¹

Historiadores de la talla de Jorge Basadre, por ejemplo, en su monumental obra “Historia de la República del Perú” y en sus sucesivas ediciones no dejaron de prestarle atención importante al asunto de la vialidad como a una diversidad de temas, no cambiando en nada las opiniones que habían sustentado su denuncia original en 1924 pero dentro ya de un marco gigantesco de comprensión histórica de la realidad del leguismo como fenómeno político y social del siglo XX²². En todo caso esta posición inspiró mas adelante a historiadores profesionales extranjeros como Lawrence Karno (1971) y G. Garret (1973), con sus tesis inéditas sobre el periodo político de la República Civil Oligárquica y el Oncenio respectivamente, la comprensión de esta época como fenómenos propios de una sociología política. Otros trabajos también en el ámbito local representativos como de Baltazar Caravedo (1977), de Alberto Flores y Manuel Burga aparecidos en la misma época (1980), los impulsó a interpretar la época en los marcos de dominación de clases, lucha política y contradicción ideológica marcados por el sesgo de la mentalidad señorial y mentalidad burguesa; los mega ensayos de Julio Cotler(1976), A. Quijano y el último de Pedro Planas (1996) ensayan los análisis histórico de la dinámica de clases y la lucha política legal interna que hoy suelen incorporar un tamiz institucional de comprensión de la época y del sentido de su modernización sin profundizar en los detalles claves de las relaciones de poder y dominio social.

En general estas son prácticas que no corresponden a la necesidad de reproducir estudios monográficos específicos sobre los mecanismos institucionales del poder como mecanismos concretos de autogobierno y que bien podía ser la ley 4113; y sucede así, no porque no haya necesidad de ello, sino porque son formas de plantear el problema histórico y su objeto de investigación. El énfasis que existe por eso de separarse de esta línea historiográfica para adentrarse a los mecanismos institucionales específicos de poder parten del mismo supuesto: el análisis histórico de las relaciones sociales de dominación y esta perspectiva nos acerca más a los estudios que las Ciencias Sociales ligada a la historia ha desarrollado en general desde los años cincuenta.

En líneas generales en el periodo de la historiografía de la República que va de 1950 a 1980 no se llegó a presentar casi ningún tema concreto sobre los mecanismos específicos de la exacción

²¹ Manuel Capuñay: Leguía. Vida y Obra del Gran Constructor del Perú. Lima. 1951.Pgs. 197-199.

²² Jorge Basadre. Obra Citada (1972): T. XII: 255-257

legal de la fuerza de trabajo en las carreteras. La temática dominante si bien estaba en la situación rural del Perú republicano, ésta acaparaba en términos generales los problemas de articulación campo- ciudad, luchas campesinas y movimientos sociales, etc. Los trabajos pioneros del Seminario de Historia Rural Andina y los que participaron allí dieron un salto cualitativo en tal sentido.²³

Uno de ellos ha sido el historiador Wilfredo Kapsoli que con sus trabajos pioneros sobre la realidad del campesinado peruano entre el siglo XIX y el siglo XX; recuperando para ello el tema de la conscripción vial desde un aspecto histórico. La tesis que presentara junto al historiador Wilson Reátegui en 1972²⁴ es un buen punto de partida para iniciar un análisis sobre los diversos aspectos de la ley de Conscripción Vial y las instituciones que rodearon al campesinado. La reconstrucción histórica que hacen sobre la ley -la cual consideran una exacción generalizada e indiscriminada que hacían tanto las autoridades locales como los gamonales para su beneficio personal-, reflejaba que tanto ésta como otras instituciones legales como el Patronato de la Raza Indígena, articularon eficientemente al Estado con las clases dominantes y el campesinado. Esta era una razón de por qué la que leyes e instituciones, según nos explican, devenían al final en un “manejo perverso” desde el Estado de las masas campesinas pese a sus fines civilizadores, olvidando dichos investigadores sin embargo en su explicación, que toda esta “parafernalia legal” era parte de una política de gobierno destinado a modernizar, en este caso al menos, las carreteras dentro de un programa global de modernización.²⁵

Un matiz dentro de la generalidad de su estudio sobre la República, lo ofrece la historiadora Margarita Guerra sobre el tema que tratamos. Ella considera que los abusos que las autoridades y gamonales cometían en torno a la ley se debían fundamentalmente a su fuerte influencia como poderes locales autónomos para distorsionar las normas legales en sus fines como en su forma a su favor. Lo que se suponía debía beneficiar a los pueblos en un inicio bajo un dispositivo que auspiciase la construcción de caminos, considerado un medio vital para el desarrollo local, estos poderes informales los usaban como medios de explotación y usufructo perjudicando la construcción y beneficio inmediato de los pueblos.²⁶

Una última etapa en los estudios rurales, ligado muy estrechamente a la etnohistoria, ha permitido abordar en estas décadas una diversidad de temas con un enfoque regional donde se ha privilegiado la reconstrucción histórica de espacios económicos y sociales locales con el poder político ligado íntimamente con el poder político del Estado peruano. La misma ha permitido plantear algunos problemas fundamentales sobre la sociedad campesina, los sentidos de la modernización para estos y para el Estado Nacional y hasta donde han podido llegar las relaciones entre ambas entidades sociales, algunas veces interrumpidas por violentas reacciones sociales o mantenidas en stand by por mutua ignorancia o negociación. Estas últimas opiniones son las que más se acerca a nuestro punto de interés, no sólo por lo que es el tema de la tributación campesina y una de sus formas especiales que es la que nos preocupa (la conscripción vial), sino por los enfoques metodológicos utilizados.²⁷ Los estudios

²³ Por otro lado, se encontraban en este debate instituciones como el Instituto de Estudios Peruanos con su serie “Sociedad Rural”, aparte de publicaciones locales como la revista *Campesino* y el Taller de Estudios Rurales del Dpto. de CCSS de la Universidad Católica.

²⁴ W. Kapsoli y W. Reategui: *El Campesinado Peruano. 1919-1930*. Lima. Tesis UNMSM. 1972.

²⁵ *Ibidem* Pg.60 Y W. Kapsoli *Los Movimientos Campesinos en el Perú. 1879-1965*. Lima.1982.Pgs.47-59.

²⁶ M. Guerra: *Historia General del Perú. La República: T.VIII: 102-103,572-574*

²⁷ Al respecto hay una “clasificación aplicada” interesante realizado por el historiador H. Bonilla que tomamos para nuestro propio balance y es la que plantea tres puntos de vista: la chayanoviana, consistente en la coacción de un poder político hacia los campesinos autosuficientes para generar excedentes indispensables para su sostenimiento. En ese contexto puede por ejemplo ubicarse el innovador trabajo de Carlos Assadourian: “La

realizados, en la sierra central y en la sierra sur para el siglo XIX preferentemente, nos dan la certidumbre de que efectivamente no podía haber una “política nacional” de gobierno con una estructura formal como era el Estado sin una importante participación de los poderes regionales que se sobrepusiera sobre sus propios campesinos. Sin ese apoyo dicha estructura formal que sostenía el poder político del Estado peruano se hubiera visto inerte y deslegitimado en su propio territorio. Es por eso, por ejemplo, que para el cumplimiento y pago de contribuciones al fisco desde un sector desmonetizado y semi-incluido en las economías capitalistas, constituye un problema central investigar que mecanismos de exacción de excedentes están funcionando como bases de las sociedades pre-modernas, los que paradójicamente se han dado con regímenes políticos e ideológicamente liberales y que buscaban encaminarse a dicha modernización.²⁸ Cabe destacar en ese sentido que los estudios sobre la modernización en los países que lo experimentaron, implementa un marco teórico conceptual ideal para establecer las pautas sobre las cuáles marchan dichos mecanismos de acumulación de excedentes, encauzadas hacia la modernización de sus propias sociedades.²⁹

La ley de Conscripción Vial muestra hasta cierto punto como se dan dichos mecanismos de acumulación al menos entre el sector campesino ya que a pesar de su carácter modernizador, este era un sistema tradicional y típico de exacción de valor no monetario ni productivo sino en trabajo de la sociedad campesina, condicionadas porque sus estructuras económicas tradicionales articulados a archipiélagos exportadores como fue el caso de los países latinoamericanos de principios del siglo XX, plantearon a un sector de las elites tecnócratas la posibilidad de suplir las deficiencias de un efectivo sistema de contribución fiscal monetario sostenido por un reducido sistema económico moderno por el de un sistema de contribución en trabajo directo proveniente de un gran sector de la sociedad rural y campesino tradicional.

Las ciencias sociales y la historia social en los últimos tiempos nos ha mostrado sin embargo que entre el Estado y la sociedad campesina en el mundo, en Latinoamérica y en especial en Perú, no ha habido una historia uniforme de explotación y mucho menos que hayan permanecido de espaldas una con respecto de la otra de modo permanente. En el área andina estas relaciones se han caracterizado por contrastar lapsos temporales de quietud y tranquilidad social, como en el resto del mundo, desde una mediana duración de tranquilidad social alternadas con súbitas explosiones de violencia generalizada por movimientos urbanos y/o campesinos incubados al calor de aquellas temporalidades de sosiego en mediana y larga duración.³⁰ Esas alternancias han acelerado (o revolucionado) por otra parte, el tiempo histórico de la sociedad y la política vigentes reconfigurando ordenamientos sociales de explotación y resistencia tanto de parte del Estado por obtener, sino mayores excedentes,

producción de la Mercancía-Dinero en la Formación del Mercado Interno Colonial”. En Enrique Florescano (Edtrs.). México.FCE.1979.La propuesta de la “ Economía Moral” sostenida en el área andina por los antropólogos John Murra: Formaciones Económicas y Políticas del Mundo Andino.IEP.1975 y Tristan Platt en el caso sureño: Estado Boliviano y Ayllu Andino.IEP.1982. Y una propuesta intermedia (la cuál no menciona con nombre propio) que considera insuficiente la sustentación empírica de las dos propuestas anteriores pero que desde una perspectiva, que acerca a la política como factor clave en las relaciones Estado-campesinado, nos remite a la comprensión de la cuestión tributaria(Bonilla,H.: “Estado y Tributo Campesino. La Experiencia de Ayacucho”. En H. Bonilla (Comp.).Quito.FLACSO.1991.

²⁸ Maria I. Remy: “La Sociedad Local al Inicio de la República”. Rev.Andina.12.Cusco, diciembre 1988. C. Hunefeldt: “Poder y Contribuciones: Puno,1825-1845”.Rev. Andina 14.diciembre 1989. C. Contreras: “Estado Republicano y Tributo Indígena en La Sierra central en la Post- Independencia. Rev. Histórica. Vol. XIII(l).Lima, julio 1989.Pg.34.Estos mismos enfoques sirven por ejemplo para estudiar los orígenes de las movilizaciones sociales y campesinas principalmente en la República.

²⁹ B.Moore Op. Cit (1991): 335.

³⁰ Steve Stern: Los Pueblos Indígenas del Perú y el Desafío de la Conquista Española. Huamanga hasta 1640. Madrid. Alianza edtrl.1984: 18. También puede verse su compilación de autores en: Resistencia, Rebelión y Conciencia Campesina en los Andes. Siglos XVIII al XX. Lima. IEP. 1990.

buscar preservar al menos niveles de excedente del campesinado en sí mismo. Éstos han confrontado a veces con éxito y otras tantas con fracaso la continua adaptación a los sistemas de poder que están en constante recreación, para seguir reproduciéndose y seguir sobreviviendo física y socialmente. Las propuestas en torno a esta visión nos remiten así a la dinámica complejidad que tienen para concentrarse en la espesa trama de acontecimientos sobre la explotación, las conexiones existentes entre Estado peruano y sociedad rural-campesina en marcos históricos de corta, mediana y larga duración. Se comprende así la opinión de que la “*adaptación en resistencia*” por parte del campesinado a la explotación en cada contexto histórico, definen *per se* cada recreación del poder para seguir reproduciéndose en los márgenes de las sociedades oprimidas.

Otros investigadores en cambio han resaltado, y profundizado por tanto en el caso peruano, la capacidad de adaptación que particularmente la sociedad campesina en los Andes tuvo desde sus orígenes -conectado a un naciente sistema capitalista internacional que drenaba excedentes-, gracias a la actitud de las autoridades salidas del estrato original indígena dominado que se volvió campesino, frente a las exigencias de un Estado colonial. Para eso se configuró la visión de una sociedad estable aunque no exenta por eso mismo de contradicciones, que fue lo que en gran medida heredó la sociedad republicana, reproduciendo patrones específicos de explotación aunque sin perder el carácter de dominación interna más que externa de la sociedad rural- campesina y la sociedad en su conjunto.³¹

En esencia ambos modelos nos sirven para rastrear precedentes y causas en larga duración permitiéndonos observar que el tipo de fenómeno que aquí vamos a estudiar y que a la sazón sólo tiene diez años de duración, tiene a pesar de su corta existencia un origen de orden histórico; sustentada en función de la historia andina y no de una perspectiva de historia política acontecimental, aislado en un rincón específico del régimen Leguista(1919 -1930).

Esta perspectiva tiene además un par de aristas más. El primero es el significado mismo de la exacción del excedente campesino. Varias décadas atrás se discutía el papel preponderante de los poderes locales, gamonales y latifundistas tradicionales del área rural, para mediar entre el campesinado y el mercado o el Estado en la obtención del excedente. El planteamiento sobre este modelo preveía que era el resultado inevitable de una sociedad rural estática con todo el ordenamiento social y de poder feudal típicamente retardatario que consumía la mayor parte de los exiguos recursos generados en el campo sin posibilidad de acumulación interna, perpetuando ese estado de estancamiento frente a un sector moderno y dinámico capitalista, pero aislado en absoluto de ese entorno arcaico (economías de enclave), que no pugnaba por introducirse en esa área de la sociedad peruana como capitalismo agrario. El dualismo de país y el llamado triángulo sin base (campesinado-terrateniente /gamonal- mercado/estado) era la expresión de una sociedad feudal que obstaculizaba la modernización del campo por la vigencia de mecanismos tradicionales de reproducción.³²

La economía campesina, las ciencias sociales y la disciplina histórica de las dos últimas décadas, descubrieron hasta que punto las posibilidades de producción y reproducción de esas sociedades, llámense tradicionales comunidades campesinas como campesinado pequeños propietarios, minifundios tradicionales y aún de las propias haciendas, basadas fundamentalmente en la cooperación e intercambio de mercancías, productos y fuerza de

³¹ Karen Spalding: De Indio a Campesino. Cambios en la Estructura Social del Perú Colonial. Lima. IEP:1974: 31-60. Y si tienen la suerte de conseguir: “Indian Rural Society in Colonial Peru: The example of Huarochiri. Tesis Univ. De California. 1967.

³² José María Caballero: Economía Agraria de la Sierra Peruana. Antes de la Reforma Agraria de 1969. Lima IEP.1981: 267-270.

trabajo, sostenían tanto a sus propias organizaciones como contribuían a la economía y sociedades modernas a través de intercambios asimétricos.³³ En ese contexto se interpretaba que el triángulo sin base descrito anteriormente si contaba con una base, que estaba entre campesinado- mercado/Estado³⁴, y que de esas relaciones directas no se relegaba del poder local al gamonal y al terrateniente en un segundo plano. La poca presencia del capitalismo agrario y no agrario (minero y comercial) en el campo les daba aún mayores márgenes de participación en la sociedad y poderes locales. Así a partir de esos espacios es que el reacomodo de las relaciones sociales y de poder en que interactuaban estos tres estamentos configuraban lo que conocemos como sociedad rural campesina y los movimientos sociales que desde allí se generaban, del cuál no estuvo exento en su momento la ley de Conscripción Vial.

A las perspectivas mencionadas se completa también las visiones en torno a la capacidad ideológica y política del campesinado andino para articularse de modo consciente a propuestas homogenizadoras de las clases dominantes en determinadas coyunturas. A lo que al parecer en algunos ven esta capacidad “integracionista” (“nacionalista” según otros), de que si no forman parte de proyectos de envergadura de alguna clase dominante con la escasa pretensión de dirigente estos pueden identificarse al menos con determinadas necesidades en circunstancias específicas³⁵; y de otro lado, verlos como lo hace Manrique más como una excepción dentro de la tendencia generalizada de la fragmentación y desarticulación general de la sociedad peruana en el siglo XIX dadas las peculiares condiciones de desarrollo regional de este campesinado.³⁶ Aquí proponemos más bien como planteamiento a esas interrogantes saber hasta que punto efectivamente aquellas tendencias sobre el supuesto integracionista de la(s) sociedad(es) campesina(s) no resultan más de aquella posibilidad estratégica de preservar sus modos tradicionales de existencia -o lo que Stern llama precisamente “*adaptación en resistencia*” - frente a la vorágine de la desestructuración capitalista en el área rural, y que han llevado también a plantear de modo extremo la imposibilidad de tal integración si es que no hay un radical desplazamiento la sociedad campesina tradicional a favor de la modernización del área.

En ambos sentidos (el integracionista o fragmentalista) resulta importante saber cuál fue la actitud del Estado peruano con respecto a esa misma sociedad, a los precedentes que lo rodeaban para actuar con determinadas medidas legales y políticas hacia su integración y en el caso de una modernización, hasta que punto el ámbito de una política vial contemplaba realmente esa decisión.

Estas son las dimensiones que sirven como referentes para estudiar la ley de Conscripción Vial en la obtención de un producto que se comprende como un tipo de excedente y que activase dinámicas regionales del poder local y que lo reprodujera en el contexto del Estado-nación. Es decir, donde el problema en esencia ya no era de la extracción de un excedente productivo en sí, sino la fuerza de trabajo que plantea bajo similares condiciones el problema del poder. Este problema que no ha sido recuperado propiamente por los estudiosos contemporáneos para el tema que nos ocupa, excepto en el caso Ayacucho donde se han preocupado por analizarlo bajo el enfoque de la exacción indiscriminada de fuerza de trabajo a partir de la comprensión de la explotación estructural entre la tríada clásica: campesinado indígena, gamonal- latifundista y

³³ Jürgen Golte y Marisol de la Cadena: “La Codeterminación de la Organización Social Andina”. Allpanchis 22. Año 13 del Instituto Pastoral Andino. 1983. Pgs. 19-31; y Harald Moosbrucker: El Concepto de Comunidad: Un Enfoque Crítico. Lima. IEP. 1990.

³⁴ Nelson Manrique . Yawarmayu. Sociedades Terratenientes Serranas. 1879-1910. Lima. IFEA-DESCO. 1988. 1987: 157-162

³⁵ Nelson Manrique: Las Guerrillas Indígenas en la Guerra con Chile. Campesinado y Nación. Lima. Centro de Investigación y Capacitación. 1981: Cap. XI.

³⁶ Heraclio Bonilla: Un Siglo a la Deriva. Ensayos sobre Perú, Bolivia y la Guerra. Lima. IEP. 1980. Cap. VI.

Estado Peruano ³⁷(ARAUJO, A.1989: I-IV); así se pueden descubrir problemas que pueden ser explorados de manera no menos novedosa en la historiografía peruana.

³⁷ Adriano Araujo: "La Conscripción Vial en Huamanga. 1919-1930". Tesis de bachiller presentado en la Escuela de Arqueología e Historia de la Facultad de Ciencias Sociales de la Universidad San Cristóbal de Huamanga. Ayacucho. 1989.