

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ**

**FACULTAD DE LETRAS Y CIENCIAS HUMANAS**



“La Corporación Peruana del Amazonas (1942-1951) y  
el problema de una industria cauchera  
peruano-estadounidense”

Tesis para obtener el título profesional de  
Licenciada en Historia que presenta:

***Mariana Cruz Fonseca***

Asesor:

***Iván Teófilo Hinojosa Cortijo***


Lima, 2024

## Informe de Similitud

Yo, **Iván Teófilo Hinojosa Cortijo**, docente de la **Facultad de Letras y Ciencias Humanas** de la Pontificia Universidad Católica del Perú, asesor(a) de la tesis/el trabajo de investigación titulado: **La Corporación Peruana del Amazonas (1942-1951) y el problema de una industria cauchera peruano-estadounidense**, de la autora **Mariana Cruz Fonseca**, dejo constancia de lo siguiente:

- El mencionado documento tiene un índice de puntuación de similitud de **14 %**. Así lo consigna el reporte de similitud emitido por el software *Turnitin* el **18/04/2024**.
- He revisado con detalle dicho reporte y la Tesis o Trabajo de Suficiencia Profesional, y no se advierte indicios de plagio.
- Las citas a otros autores y sus respectivas referencias cumplen con las pautas académicas.

Lugar y fecha : Lima, **18 de abril de 2024**

Apellidos y nombres del asesor / de la asesora: <b>Hinojosa Cortijo, Iván Teófilo</b>	
DNI: <b>09165005</b>	Firma 
ORCID: <b>0000-0001-8598-7286</b>	

## Resumen

Esta investigación se enfoca en la labor de la Corporación Peruana del Amazonas (CPA), una empresa de desarrollo estatal establecida durante el primer gobierno de Manuel Prado, y financiada por el gobierno peruano y estadounidense a través de la *Rubber Development Corporation*. Durante cerca de diez años, la CPA se dedicó principalmente a fomentar y regular la producción de caucho en el Perú, como parte de un programa respaldado por Estados Unidos para aumentar la producción de esta materia prima durante la Segunda Guerra Mundial. Sin embargo, tras el fin de la guerra, la producción de caucho peruano se dirigió principalmente al mercado nacional. La hipótesis de la investigación plantea que, a pesar de ser una entidad estatal, los capitales privados jugaron un papel fundamental en la dirección de las actividades de la CPA, ya que caucheros y empresarios interesados en otras materias primas de la selva peruana tuvieron una fuerte influencia en la gestión de la producción y las políticas de importación. Esta influencia se consolidó debido a la pérdida de relevancia del Estado en la empresa, al no facilitar las condiciones necesarias para la colonización de la región, lo que a su vez permitió que los intereses privados controlaran las actividades económicas en la Amazonía peruana.

**Palabras clave:** *Caucho, Iquitos, Madre de Dios, Iberia, Tingo María, Corporación Peruana del Amazonas, Llantas, Goodyear*

## Abstract

This research focuses on the Corporación Peruana del Amazonas (CPA), a state-owned development company established during the government of Manuel Prado and funded by the Peruvian and U.S. governments through the Rubber Development Corporation. For nearly ten years, the CPA primarily promoted and regulated rubber production in Peru as part of a U.S.-backed program to increase rubber production during World War II. However, after the end of the war, Peru's rubber production mainly reached its domestic market. The hypothesis of the research is that, despite being a state entity, private capital played a fundamental role in the direction of the CPA's activities, since rubber tappers and businessmen interested in other raw materials from the Peruvian jungle had a strong influence on the management of production and import policies. They consolidated their influence when the government failed to facilitate the necessary conditions for the colonization of the region and lost relevance in the company, allowing private interests to control economic activities in the Peruvian Amazon.

## **Agradecimientos**

En primer lugar, deseo expresar mi sincero agradecimiento a la Fundación Bustamante de la Fuente y al Instituto Riva-Agüero, por proporcionar el financiamiento necesario para la realización de mi tesis de Licenciatura. Su generoso apoyo fue crucial para la conclusión exitosa de esta investigación.

También quiero agradecer al equipo del Sistema de Bibliotecas de la PUCP, de la Biblioteca del Instituto Riva-Agüero y de la Biblioteca Nacional del Perú por su valioso apoyo antes, durante y después de la pandemia, puesto que fueron muy gentiles para facilitar y digitalizar el acceso a los materiales necesarios para mi proyecto hasta en los tiempos más difíciles para todos. Fue un gusto haber conocido a muchos tras el retorno a la atención en presencialidad.

Asimismo, agradezco profundamente a mi familia, quienes me apoyaron a lo largo de mi carrera universitaria. Ellos compartieron mis éxitos y me sostuvieron en mis peores caídas. Mamá y papá, han sido mi ejemplo de trabajo, esfuerzo y perseverancia, mostrándome que para conseguir lo que me propongo es necesario levantarse temprano, buscar un poco de inspiración y ponerse a trabajar. Sebastián ha pasado de ser mi pequeño a ser mi maestro en tantas ocasiones, especialmente en matemáticas, y sin darse cuenta ha solucionado muchos de mis problemas tan solo conversando. Ha sido el gusto de mi vida haberte visto convertirte en el ingeniero de hoy.

Es imprescindible agradecer el apoyo incondicional de mis amistades. Desde el colegio, Verónica Cassinelli y Estefanía Rivera me han acompañado de cerca. Vero, tal vez esta tesis tomó mucho tiempo para escribir porque para escribir una novela se necesita bastante inspiración. Además, mis amigos de la universidad hicieron más bonita esta etapa. Mis agradecimientos especiales a Karla Cabrera, Bárbara Ríos, Roxy Cárdenas, Olenka Candela, Sabina Oporto, la hoy Hermana Camila Ludeña, Franko Quispe, Alejandro Valdez y Valeria Prieto. Mauricio Ávila se merece mi agradecimiento infinito por haber sido mi apoyo y compañero a lo largo de la travesía presencial y virtual de la carrera de Historia.

Además, debo agradecer a mis profesores de la PUCP. Desde Estudios Generales Letras, Letras y Ciencias Humanas, así como Ciencias Sociales. Gracias a los conocimientos impartidos no solo llegué a comprender el país un poco mejor, sino a conocerme a mí misma a través del cuestionamiento de mis propias ideas e ideales. Especialmente, agradezco a Miguel Costa, Claudia Rosas, Carlos Gálvez y Patricio Alvarado, quienes no solo me enseñaron a despertar

mi curiosidad por la investigación, sino por motivarme a siempre dar lo mejor de mí en la carrera. Mi agradecimiento especial para Jorge Lossio, quien desde mi primer año en la facultad confió en mí para diversos proyectos de investigación, entre los cuales surgió la oportunidad para investigar acerca de la Corporación Peruana del Amazonas. Por último, la ayuda y guía de mi asesor de tesis, Iván Hinojosa, fue determinante para plantear el problema de investigación de esta tesis, en un periodo histórico del cual, personalmente, no creí que fuese posible abrir tantas puertas para estudiar. Entre conversaciones y asesorías, aprendí mucho de él acerca de archivos, libros y anécdotas que se quedan conmigo como investigadora.

Un especial agradecimiento para Shuming Xu, quien me hizo dar cuenta que el tiempo y la distancia no son impedimento para acompañarte en las buenas y en las malas. De alguna forma, estamos en varias partes del mundo al mismo tiempo.

Esta tesis está dedicada a la memoria de mi abuelo Santiago Cruz Aguilera, un hombre trabajador y ejemplo para su familia, quien desde siempre estuvo invertido en que sus hijos y nietos tuviéramos las mejores oportunidades posibles. Hoy, aunque ya no esté con nosotros, sé que está feliz porque me gradué de la universidad y ahora me licencio. Asimismo, a las memorias de mi abuelo Máximo Fonseca, quien hoy, ya muy mayor, tal vez no es consciente de que gracias a él soy la persona de bien que me he convertido, y estoy eternamente por todo el amor que él y Mimi me dieron toda la vida.



*Santiago Cruz Aguilera, Corporación Peruana del Santa*



# ÍNDICE

<b>Lista de cuadros e ilustraciones</b> .....	<b>1</b>
<b>Introducción</b> .....	<b>2</b>
<b>Capítulo 1: El Perú y la Amazonía durante la Segunda Guerra Mundial</b> .....	<b>7</b>
1.1 La Segunda Guerra Mundial y el Perú .....	7
1.2 La Amazonía durante el gobierno de Manuel Prado.....	11
1.3 El IV Centenario del Descubrimiento del río Amazonas y la construcción de la peruanidad.....	13
1.4 Colonización: vivienda y salud .....	18
1.5 Sobre la llegada de Goodyear Rubber Company a Perú .....	24
<b>Capítulo 2: La Corporación Peruana del Amazonas: un proyecto tecnológico y         colonizador de producción cauchera</b> .....	<b>31</b>
2.1 La III reunión de cancilleres de Río de Janeiro .....	31
2.2 Antecedentes de la producción cauchera .....	36
2.3 El Convenio del caucho y la aparición de la Corporación Peruana del Amazonas...	40
2.4 La investigación y experimentación del caucho: el caso de Tingo María .....	53
2.5 El fundo Iberia y la producción de caucho de Madre de Dios .....	62
2.6 El retorno a la producción a gran escala .....	68
<b>Capítulo 3: La industria cauchera tras el fin de la Segunda Guerra Mundial</b> .....	<b>78</b>
3.1 El panorama económico tras el fin de la Guerra .....	78
3.2 La renovación del Convenio del Caucho y las observaciones de la Comisión Investigadora de la Corporación Peruana del Amazonas .....	81
3.3 La “segunda etapa” de la Corporación Peruana del Amazonas y la crisis del caucho.....	85
3.4 El fin de la Corporación Peruana del Amazonas: los debates congresales sobre su ineficiencia y consiguiente disolución .....	92
<b>Conclusiones</b> .....	<b>106</b>
<b>Bibliografía</b> .....	<b>110</b>

## LISTA DE CUADROS E ILUSTRACIONES

<b>Cuadro 1:</b> Población aproximada del Oriente peruano, basada en el Censo de 1940 .....	17
<b>Cuadro 2:</b> Cantidad de vehículos motores inscritos en el Perú (1939-1943) .....	29
<b>Cuadro 3:</b> Montos entregados para habilitaciones durante la Campaña del Caucho.....	48
<b>Cuadro 4:</b> Miembros del Directorio de la Corporación Peruana del Amazonas, 1942-1949.....	50
<b>Cuadro 5:</b> Técnicos norteamericanos destacados por el Departamento de Agricultura de Estados Unidos a la Estación Experimental Agrícola de Tingo María .....	59
<b>Cuadro 6:</b> Acreedores de habilitaciones para la actividad cauchera en Iquitos .....	70
<b>Cuadro 7:</b> Producción de gomas durante el Convenio del Caucho, 1942-1945 .....	74
<b>Cuadro 8:</b> Estadística general de la producción y exportación de gomas peruanas (1942-1952) .....	76
<b>Cuadro 9:</b> Destino de la producción de caucho, 1942-1945 .....	77
<b>Gráfico 1:</b> Mapa distributivo de la riqueza natural del departamento de Loreto .....	16
<b>Gráfico 2:</b> Croquis de la vía interoceánica del Pacífico al Atlántico Gráfico .....	24
<b>Gráfico 3:</b> Planta <i>Goodyear Perú</i> . Callao .....	25
<b>Gráfico 4:</b> Planta <i>Goodyear Perú</i> , Callao .....	25
<b>Gráfico 5:</b> Anuncio publicitario de Goodyear Perú, 1946 .....	27
<b>Gráfico 6 :</b> Centros de investigación cooperativa de caucho del Departamento de Agricultura de Estados Unidos y proyectos cooperativos en América Latina .....	38
<b>Gráfico 7:</b> Camión del Sindicato Amazónico, S.A .....	43
<b>Gráfico 8:</b> Propaganda de la Corporación Peruana del Amazonas .....	46
<b>Gráfico 9:</b> Vista panorámica de la Estación Experimental de Tingo María .....	55
<b>Gráfico 10:</b> “Administrative Building, Agricultural Experiment Station, Tingo Maria, Peru”, .....	56
<b>Gráfico 11:</b> Mapa de la región de Madre de Dios .....	63
<b>Gráfico 12:</b> Trabajos de la Corporación Peruana del Amazonas .....	73
<b>Gráfico 13:</b> Visita del presidente Bustamante y Rivero a la Fábrica Goodyear Perú.....	88

## **Introducción**

La presente investigación estudia las actividades y evolución de la Corporación Peruana del Amazonas (CPA), una compañía de desarrollo estatal fundada durante la administración de Manuel Prado, con financiamiento del gobierno peruano y estadounidense, actuando este último a través de la *Rubber Development Corporation* y otros entes del Departamento de Agricultura de Estados Unidos. Durante casi una década de operaciones, el enfoque principal de la CPA fue promover y controlar la producción de caucho en el Perú, como parte de un programa norteamericano a nivel latinoamericano respaldado para incrementar la producción de esta materia prima durante la Segunda Guerra Mundial, movido principalmente por la invasión japonesa al Sudeste Asiático, donde los estadounidenses tenían plantaciones de gomas. Sin embargo, una vez finalizada la guerra, la producción de caucho peruano se orientó esencialmente al mercado peruano, en específico, a la industria de neumáticos nacional.

Así, la hipótesis de esta investigación es que, a pesar de ser una entidad estatal, los capitales peruanos y norteamericanos privados desempeñaron un papel crucial en la dirección de las actividades de la Corporación Peruana del Amazonas, debido a que caucheros y empresarios interesados en otras materias primas de la selva peruana participaron tanto en la administración de la CPA, como en el Congreso, por lo cual sus iniciativas tenían una fuerte influencia en el manejo de la producción y las políticas con respecto a la importación de esta materia en prima, en caso fuera escasa. Por su lado, el gobierno perdió relevancia en esta empresa pues no dio las facilidades para la colonización de la región, por lo cual los intereses privados pudieron controlar más las actividades económicas de la región. Así, tras el fin de la Guerra, los empresarios optaron por retomar el control de la producción sin la intervención estatal, lo que condujo a la extinción de la Corporación.

De este modo, la presente investigación sostiene que la Corporación Peruana del Amazonas plasmó los intereses económicos de los Estados Unidos durante la Segunda Guerra Mundial, a través de programas científicos de fomento agrícola para el cultivo y extracción de caucho, así como de colonización de zonas de la Amazonía tales como Tingo María e Iquitos. Sin embargo, los intereses privados fueron más fuertes dentro de la CPA tras el fin de la Guerra Mundial. Así, tras el derrumbe de la industria cauchera de inicios de siglo, esto no significó el desmembramiento de la élite económica local, que pudo sobrevivir a través de la diversificación de la extracción de materias primas para extraer. Estos intereses locales pueden ser localizados



nuevamente durante esta segunda bonanza cauchera, dado que no todas las casas comerciales desaparecieron tras la crisis del caucho de la década de 1910.

Para lograr estos objetivos, se promulgaron políticas a nivel regional, como la doctrina panamericanista y de colaboración económica entre países de América Latina, así como a nivel nacional, con la intervención de agentes peruanos y estadounidenses que apoyaban medidas como el control de precios, la venta subsidiada de caucho y el asentamiento de colonos en la selva. Para ello, se realizará la consulta de memorias oficiales y convenios comerciales de los gobiernos peruano y estadounidense entre los años de 1940 y 1945, para develar a los agentes – locales y extranjeros- que intervinieron en las negociaciones para el asentamiento e inicial desarrollo de la Corporación Peruana del Amazonas. De este modo, se busca evidenciar si también hubo presencia de inversionistas privados involucrados en el fomento de la industria cauchera en la década de 1940, y que pudieran facilitar el ingreso de capitales y empresas estadounidenses al Perú.

En segundo lugar, se revisarán los discursos a la nación del presidente Prado y Bustamante y Rivero, así como las Actas del Consejo de Ministros y los Libros de debates del Congreso (entre los años de 1940 a 1952) para estudiar las opiniones con respecto a la intervención – económica y tecnológica - estadounidense, la colonización de la Amazonía y el desarrollo de políticas panamericanas a nivel local. Esto busca develar si, tras el fin de la Segunda Guerra Mundial, hubo un fortalecimiento o resquebrajamiento en las relaciones comerciales y políticas entre el Perú y los Estados Unidos. Además, este material es propicio para analizar el discurso oficial con respecto a la nueva industria cauchera y la modernización de la selva peruana. Asimismo, se plantea un estudio de periódicos nacionales –como El Comercio y La Prensa - que hayan cubierto hitos relacionados a la Corporación entre los años de 1940 y 1950, así como de construcción de infraestructura para unir la capital con los principales puntos de la Amazonía. En suma, se plantea elaborar una periodización de la región amazónica en la década de 1940, y el proyecto de desarrollo que tanto el gobierno peruano como el estadounidense planteaban para esta zona.

En este sentido, se propone el estudio del tipo de desarrollo que los Estados Unidos planteaba para la extracción de materias primas latinoamericanas. Así, podemos develar qué modelo de desarrollo los agentes estatales y privados de ambos países concebían para la industria cauchera en la Amazonía peruana. Para conseguir este objetivo, se estudiarán las publicaciones oficiales del gobierno norteamericano, entre los que encontramos planes de colaboración económica con

el Perú, estudios agrícolas para fomentar la producción de materias primas e informes de producción de diversos tipos de gomas para el mercado internacional. Por último, para develar los números de la producción de la Corporación Peruana del Amazonas, se analizarán y tabularán las cifras publicadas en los Extractos Estadísticos de la década de 1940, así como en las publicaciones del Banco de Fomento Agropecuario que, aparentemente, estuvo a cargo de la liquidación de la Corporación.

El primer capítulo explora el contexto peruano de la década de 1940, especialmente durante los inicios de la Segunda Guerra Mundial, con un enfoque particular en la región amazónica y los esfuerzos del gobierno para "peruanizar" esta zona, especialmente en el contexto de la disputa con Ecuador. Se detalla cómo el gobierno de Manuel Prado buscó "colonizar" la selva y proporcionar servicios básicos, como atención médica, a los colonos, con la colaboración del gobierno estadounidense y la Fundación Rockefeller, así como la construcción de las primeras carreteras hacia la región amazónica. Por último, se presenta la creación de la Fábrica Nacional de Llantas Goodyear en este contexto. El propósito de este capítulo es dar un marco contextual del gobierno de Prado, en el cual se planteó un renovado interés sobre la región amazónica, se planteó el refuerzo de la industria nacional y se acogieron ampliamente iniciativas y proyectos de Estados Unidos, en el marco de las políticas de colaboración económicas promovidas por el gobierno de Franklin D. Roosevelt.

El segundo capítulo aborda el contexto en el cual se fundó la Corporación Peruana del Amazonas, así como la organización y planificación de sus objetivos en relación con la industria del caucho. Se examinan las principales entidades administradas por la CPA, como el Fundo Iberia y la Estación Experimental de Tingo María, localidades que contaban con las mejores variedades de caucho nacionales. Por último, se analizan las cifras de producción de caucho nacional y los principales compradores de esta materia prima. Así, el fin de este capítulo es profundizar en esta compañía estatal de desarrollo y en las actividades de fomento de las gomas desplegadas en la Amazonía peruana.

Por último, el tercer capítulo abarca la "segunda fase" de la CPA, que se suscitó después del fin de la Segunda Guerra Mundial. En esta etapa, la producción cauchera se centró principalmente en satisfacer la demanda de gomas del mercado interno. Se describe el contexto de la crisis económica durante el gobierno de Bustamante y Rivero, agravada tras el término de la Guerra, que se manifestó en la escasez de neumáticos a nivel nacional, así como en la falta de caucho. Además, se analizan las políticas proteccionistas adoptadas por el gobierno de Bustamante,

como su negativa a importar llantas, para luego examinar las políticas de mercado liberal implementadas durante el gobierno del general Manuel Odría, las cuales promovieron la industria nacional para la exportación de recursos naturales y su transformación. Por último, se examinan los intereses de los caucheros y empresarios de otras industrias amazónicas, los cuales manifestaron su rechazo hacia la CPA a través de una serie de investigaciones sobre el mal accionar de esta entidad, las cuales, finalmente, generaron su cierre en 1951.

La importancia de esta investigación radica, por un lado, en ampliar la investigación historiográfica sobre la Amazonía peruana. Este proyecto busca mostrar que el fracaso de la empresa colonizadora, como se evidenció a través del fomento gubernamental a la industria del caucho, permitió que los intereses privados determinaran el rumbo de las industrias extractivas en la Amazonía. Estos empresarios, hasta el día de hoy, han impulsado la extracción de ciertos recursos naturales según la demanda internacional, lo que significa que, cuando el caucho dejó de ser rentable, se volcaron hacia otros recursos como el oro y el petróleo. En este contexto, la investigación revela cómo la presencia de diferentes sectores extractivos cambia en función de los mercados internacionales, particularmente en la región amazónica, sin aportar un desarrollo real para las comunidades locales. Además, expone cómo los poderes locales toman el control en áreas donde el gobierno tiene una presencia limitada o poco fuerte. Por otro lado, este trabajo nos permite visualizar la forma en la que Estados Unidos estableció un programa de tecnologías e intercambio de conocimientos agrícolas en la Amazonía peruana, así como en todo el continente, a través del Programa del Caucho. De esta manera, mediante la creación de bases experimentales y la movilización de técnicos, se estableció una red que estandarizó ciertas técnicas para promover el cultivo de especies demandadas por el país del norte, difundiendo conocimientos técnicos desde el centro hacia las regiones periféricas.

La presente investigación comenzó a partir de un encargo del profesor Jorge Lossio, quien a mediados del 2020 me propuso investigar acerca de la Corporación Peruana del Amazonas para el libro que editaría sobre la Historia económica de la selva peruana. Entonces, cuando la pandemia de COVID-19 estaba en boga, el acceso a archivos era limitado y debí girar hacia los archivos virtuales, donde encontré diversos documentos y libros digitalizados en diferentes bases de datos. Hoy, con el artículo ya publicado en el mencionado libro, profundizo la investigación sobre esta compañía de desarrollo estatal, con una hipótesis distinta con la que inicié mi proyecto de tesis. Es ahí donde, creo yo, radica la tarea del historiador: buscar, analizar y confrontar los documentos para poder hallar la manera en la que sucedieron las cosas, aunque

esto signifique deshacer rompecabezas que inicialmente creímos que eran la respuesta correcta al problema de investigación. Como un profesor una vez dijo a mis compañeros en clase, debemos admitirnos ignorantes ante el problema y dejar que los archivos nos guíen en la investigación histórica. Un documento que creímos nos llevaría a finalizar la investigación nos lleva a otro documento, el cual puede deshacer una hipótesis y llevarte a otros fondos documentales – que uno no pensó consultar – que finalmente te ayudan a ver la imagen completa del problema.



# Capítulo 1:

## El Perú y la Amazonía durante la Segunda Guerra Mundial

### 1.1 La Segunda Guerra Mundial y el Perú

El Perú atravesó una serie de fluctuaciones económicas notables en la primera mitad del siglo XX, especialmente en relación con sus exportaciones agrícolas, las cuales eran las principales fuentes de ingresos nacionales desde el siglo pasado. Sin embargo, la explotación de estos recursos naturales se dio, primeramente, por parte de capitales nacionales, para luego dar paso paulatinamente a la presencia de inversionistas extranjeros. Fue desde la década de 1920 que se observaba un creciente vínculo entre las finanzas privadas y el sector industrial, con una tendencia a respaldar los oligopolios industriales. Aunque el sector industrial veía una ampliación de su contribución al ingreso nacional, se enfrentaba a obstáculos como el tamaño limitado del mercado interno y su concentración en Lima (Quiroz 1993: 83).

Así, la presencia estadounidense se reforzó tras su recuperación de la crisis de la Bolsa de Valores de Nueva York, por lo que hubo un mayor interés de inversores norteamericanos – y extranjeros en general - en sectores con potenciales rentables destinados a la exportación de materias primas. Durante este proceso de transformación económica, nuevas normativas, como la expansión monetaria y el intercambio de controles, facilitaron la entrada de inversiones foráneas. Quiroz destaca que, en este contexto, el sector privado nacional, liderado por agroexportadores convertidos en banqueros, desempeñó un papel crucial al contribuir a la recuperación y modernización de la economía peruana (1993: 9). A pesar de las discrepancias en las interpretaciones, Thorp y Bertram sugieren que no sería sino hasta finales de la década de 1940 que el dinamismo de la inversión extranjera y la orientación exportadora alcanzarían su pleno resurgimiento (2013: 187).

Fue durante el gobierno de Oscar R. Benavides cuando más se notó la importancia de los capitales extranjeros. A pesar de que Benavides no poseía una afinidad particular hacia los capitales ni instituciones estadounidenses, esto no afectó en el panorama económico nacional (Clayton 1999: 295). Las principales importaciones, en la década del 30, provenían de Estados Unidos, Reino Unido y Alemania, mientras que las exportaciones se dirigían principalmente, también, a estos tres países y Argentina (Contreras 2021: 376). Sin embargo, los empresarios procedentes de países del Eje (Italia, Alemania y Japón) desempeñaban un papel crucial en la economía peruana desde ya casi 50 años atrás, no solo debido a la considerable cantidad de



inmigrantes, sino también a través de diversas actividades bancarias, como lo hacían el Banco Italiano o el Banco Alemán, o al pequeño comercio y la propiedad agrícola, como hicieron los japoneses. Estos últimos no conformaban una gran élite tradicional ni millonaria, pero eran un sector en ascenso social, mientras que los limeños confrontaban los efectos de la crisis del 29 (Aljovín y Zapata 2021: 113).

En contraste, los capitales italianos superaban a todas las otras inversiones nacionales y extranjeras. Esta colonia, la más grande en el Perú desde el siglo XIX, estaba compuesta por una burguesía comercial y marítima proveniente de Liguria (Italia) y se consolidó como una clase empresarial sólida en el país (Cicarelli 1988: 369-370). Casi medio siglo después de su llegada, habían establecido notables negocios como el Banco Italiano, el cual era el banco más importante del país. Esta entidad controlaba, en 1935, el 45% de los activos bancarios del país, mientras los bancos nacionales tenían un 26% y otros bancos extranjeros, un 29%. De esta manera, se hicieron con el manejo y financiamiento del monopolio eléctrico y telefónico, así como una variedad de oligopolios industriales (Quiroz 1993: 84-85). En esta línea, se llegó a comentar que, a pesar de que los inversores estadounidenses podrían obtener mayores beneficios en el Perú, ninguno de ellos ejercía una influencia igual o superior a la de Gino Salocchi, director del Banco Italiano (Carey 1964: 104). Además, los italianos participaron en la venta de equipo militar para el régimen de Benavides, lo cual fue facilitado con la intervención del Banco Italiano (Clayton 1999: 296).

En este contexto, el gobierno estadounidense advertía que Perú podría estar siendo atraído hacia el sistema fascista, señalando además las "ambiciones imperiales italianas" en el país (Cicarelli 1988: 378). A pesar de las acusaciones alarmistas y falsas provenientes de Estados Unidos, estas reflejan una preocupación significativa por parte de su gobierno sobre la influencia de estos capitales en Perú, que podría poner en riesgo sus inversiones presentes y futuras. Así, cuando estalló la Segunda Guerra Mundial en 1939, inicialmente, Perú declaró su neutralidad el 5 de septiembre de ese año, pero se observaron crecientes simpatías hacia el bando de los Aliados, especialmente expresadas en la prensa nacional (Ortiz Sotelo 2004: 89-90).

La Guerra Mundial estaba generando un impulso económico en el país y estaba influyendo en la reorientación de las relaciones comerciales con Estados Unidos, un escenario en el que el líder en funciones, Manuel Prado, desempeñó un papel crucial a partir de finales de 1939. Dado que la Guerra Mundial había cerrado los mercados tradicionales de exportación del Perú, el gobierno reconoció la importancia de la ayuda estadounidense. En este contexto, la década fue

caracterizada por Quiroz como el periodo de "la caída de la influencia agroexportadora", ya que cedía terreno a políticas de sustitución de importaciones y al ingreso de nuevas empresas que establecieron oligopolios, entre las que destacaron PERULAC, Leche Gloria, Goodyear, entre otros (1993: 85). De esta manera, respaldados por Estados Unidos, se ingresó en una etapa en la que prevaleció la modalidad de acumulación primario-exportadora, sin un desarrollo industrial significativo, mostrando así la burguesía nacional su incapacidad para construir un modelo de sustitución (Cuvi 2011: 161). A pesar de las tendencias hacia la oligopolización y la concentración financiera, las instituciones privadas financieras desempeñaron un papel crucial en la recuperación inicial y modernización de la economía del país, tanto dentro como fuera del sector exportador, a lo largo del período comprendido entre 1884 y 1950. Con posiblemente más éxito antes de 1930, estas instituciones lograron combinar la competencia y la colaboración con los intereses financieros extranjeros (Quiroz 1993: 89).

En este contexto, el Ministerio de Relaciones Exteriores de Prado emitió comunicados para demostrar el sólido respaldo del Perú a la postura unificada y neutral del sistema panamericano (Carey 1964: 105). En esta línea, y como parte de la estrategia para distanciarse oficialmente de los países enemigos, se implementaron medidas contra la presencia del Eje en Perú. Entre 1940 y 1941, las autorizaciones de operación de las empresas de transporte alemanas Lufthansa S.A y *Transocean*, dedicadas a la aviación y navegación respectivamente, fueron revocadas, y sus capitales fueron confiscados por el gobierno peruano (1964: 106). Además, tras la Conferencia de Río de Janeiro de 1942, se bloquearon los activos financieros de los ciudadanos japoneses, tanto en instituciones bancarias como de ahorro, y se instruyó a las aduanas para que no liberaran productos de origen japonés sin una licencia especial emitida por el Ministerio de Economía (1964: 108). Como consecuencia del acuerdo entre los gobiernos peruano y estadounidense con respecto a la deportación de estos ciudadanos, muchos japoneses fueron trasladados a campos de concentración en los Estados Unidos. En este contexto, Perú lideró entre los países latinoamericanos en términos de deportación de ciudadanos japoneses, alcanzando un 83% del total regional (St. John 1999: 174).

De este modo, el gobierno redirigió la economía nacional hacia la esfera de influencia de los Estados Unidos, impulsado principalmente por la necesidad estadounidense de obtener productos clave tras su reciente participación en la Guerra Mundial. Este viraje económico se manifestó principalmente a través de las corporaciones de desarrollo establecidas durante la administración de Prado, como la Corporación Peruana del Amazonas y la Corporación Peruana

del Santa. Estas entidades tenían como objetivo aprovechar los recursos nacionales previamente desatendidos, tales como el caucho, el hierro, las maderas, entre otros recursos, los cuales serían extraídos y exportados con apoyo de capitales del gobierno estadounidense. Estas corporaciones pueden ser identificadas como parte de la nueva forma de "colonialismo" de los Estados Unidos, en las que creó una serie de instituciones para fomentar productos que complementaban su economía y permitían controlar los recursos de la región. Así, mediante acuerdos bilaterales con las naciones andinas a principios de la década de 1940, se comprometieron a proporcionar tecnología avanzada a las industrias existentes e incluso financiar la creación de nuevas fábricas, para lo cual entregaron créditos a los países latinoamericanos y se comprometieron a ser el comprador de estas materias. No obstante, el gobierno norteamericano se centró principalmente en dar asistencia en las plantaciones de recursos naturales, como sucedió con el caucho (Cuvi 2011: 162; 2018: 7). En esta línea, en relación con las corporaciones de desarrollo, Quiroz señalaba que la falta de éxito y la efímera existencia de estas corporaciones se debían a la ausencia de una planificación sólida, así como a la limitada cantidad de fondos en el país, la carencia de respaldo financiero externo y las complicaciones para importar maquinarias durante la Guerra Mundial. Estas complicaciones se plasmaban cuando, en 1944, de los 100 millones de soles que el gobierno debía destinar a la Corporación del Santa, solo se habían recibido 8 millones (Quiroz 1993: 136-137).

Sin embargo, es preciso cuestionar el porqué del viraje económico del gobierno pradista hacia Estados Unidos. Como mencionamos antes, la élite comercial principal en el Perú era extranjera, destacando el empresariado italiano. El grupo económico de la familia Prado, consolidado desde mediados del siglo XIX durante la bonanza económica traída por el guano, se desempeñaba en la década de 1930s al sector interno y urbanístico en la economía nacional, a diferencia de otros grupos empresariales que se dedicaban a la exportación (Portocarrero 2007: 16). De este modo, cuando Manuel Prado y Ugarteche asumió la presidencia en 1939, el grupo familiar experimentó un notable aumento en su presencia en los sectores económicos en los que operaban. Como mencionamos previamente, él ya ostentaba el cargo de presidente del Banco Central de Reserva antes de ser elegido como presidente de la nación, lo cual expresa su vinculación con la banca, así como su conglomerado familiar.

No obstante, las actividades económicas emprendidas por los Prado no estarían directamente relacionadas con las de otros conglomerados empresariales, ya que no tenían el control de empresas vinculadas a la extracción ni al refinamiento de materias primas, a excepción de la

adquisición tardía y fallida de Manufacturas del Centro (Portocarrero 2007: 173). Sin embargo, la influencia política bajo el liderazgo de Manuel Prado como jefe de gobierno, combinada con el poder económico derivado del respaldo del Banco Popular (propiedad de los Prado) resultaría fundamental para facilitar condiciones propicias en la construcción y políticas fiscales que favorecieran sus intereses financieros. En particular, Prado implementó diversas políticas de estímulo, como una legislación de promoción industrial que otorgaba al gobierno la facultad de otorgar incentivos especiales según sus preferencias en términos de formas y sectores. Las principales beneficiarias de estas medidas fueron empresas vinculadas al grupo familiar Prado y capitales extranjeros, como en el caso de la empresa estadounidense Goodyear (Thorp & Bertram 2013: 238). En consecuencia, limitar la influencia de los bancos y capitales extranjeros sería un aspecto crucial para el éxito de la consolidación familiar de los Prado y sus inversiones.

## **1.2 La Amazonía durante el gobierno de Manuel Prado**

### **La Guerra con Ecuador**

A principios del siglo, la cuestión limítrofe relacionada con la Amazonía planteaba un desafío para la diplomacia peruana. En esta región, los límites geográficos y culturales estaban vagamente establecidos, lo que llevaba a los países vecinos a buscar afirmar su soberanía y delinear sus fronteras geográficas a su favor. Este afán por definir los límites territoriales tuvo su inicio durante el auge del caucho, (Cueto y Lerner 2000: 15-16) evidenciando así que la preocupación por la demarcación limítrofe surgía con el propósito de controlar recursos naturales más extensos que los disponibles para otros países.

Durante su período en el cargo, Prado tuvo que afrontar el punto más crítico, hasta ese momento, de las tensiones limítrofes entre Perú y Ecuador. La frontera con este país era la última con establecer, dado que previamente ya se había firmado, en 1922, el Tratado Salomón-Lozano con Colombia por la disputa del Trapecio Amazónico. Así, el enfrentamiento con Ecuador había tenido enfrentamientos no oficiales desde la década de 1930, centrados principalmente en la disputa por valiosos recursos naturales existentes a lo largo del Río Amazonas. En específico, Ecuador manifestaba su deseo de tomar posesión de Tumbes, Jaén y Maynas, y el Perú de conservar su hegemonía sobre estas zonas. Así, en julio de 1941, el conflicto bélico fue oficialmente declarado, marcado por el avance de ambos ejércitos desde Zarumilla (St. John 1999: 176). Más allá de analizar los resultados de la Guerra, la cual contó con la mediación principalmente de Estados Unidos para llegar a su fin, es preciso explorar las demostraciones



patrióticas que surgieron para dotar de “peruanidad” a la Amazonía peruana. El gobierno peruano necesitaba crear un hilo conductor que hiciera ver que la región en disputa había sido, históricamente, perteneciente al Perú (tanto sus habitantes como, soslayadamente, sus recursos). Nuevamente, el Estado peruano se hacía presente en la región selvática cuando se trataba de defender sus intereses económicos y/o políticos sobre los recursos de la región.

Durante el apogeo del caucho, Loreto se transformó en una entidad prácticamente autónoma, dominada por una élite que, al postergar la intervención estatal, relegó los derechos de la población a un segundo plano. A pesar de la relevancia económica de Loreto, el Estado mostró un desinterés palpable, manifestado en la escasa conexión de la región con el resto del país, destacada por las difíciles rutas terrestres y la preferencia por viajes marítimos a través de Barbados o Panamá. La falta de atención estatal se hizo más evidente con la indiferencia ante las condiciones violentas en la industria cauchera, denunciadas posteriormente en el informe de Roger Casement. Hacia 1910, cuando la producción cauchera de Loreto representaba el 30% de las exportaciones nacionales, la presión internacional y los intereses del Estado hicieron que este replanteara su enfoque político y económico sobre la región, buscando una nueva forma de presencia sobre la Amazonía (Barclay y Santos-Granero 2002: 191; Bonilla 1974: 71). Esto se plasmó en una mayor asignación de responsabilidades fiscales ajenas, en un contexto en el cual la industria cauchera entraba en decadencia debido a la producción de caucho sintético del Sudeste Asiático, lo cual generó un gran resentimiento local. Así, se reavivaron tendencias federalistas existentes en la región desde finales del siglo XIX, los cuales no buscaban la separación del país, sino una mayor autonomía de la región frente al gobierno central. Esto se expresó en el levantamiento del capitán Guillermo Cervantes, en 1921, quien denunciaba la excesiva e injusta carga fiscal a la industria en declive, así como el olvido del gobierno frente a la región (Bayona 2017: 180).

Poco había cambiado en la Amazonía después de las agitaciones sociales debido a la insatisfactoria respuesta del Estado ante las necesidades regionales. La falta de accesos viales persistía, y hasta la década de 1940, la selva carecía de aeropuertos. Además, se sabía que la lepra y otras enfermedades (resultado de la falta de acceso a servicios de agua potable) eran comunes en la población. Ante la negligencia del gobierno central y una población resentida ante su actuar, era necesario que el gobierno persuadiera a la población amazónica de la identidad peruana de la zona. Para lograrlo, debía ofrecer servicios y atención que hicieran más



atractivo el apoyo al lado peruano en lugar del ecuatoriano. Este proceso se reflejó en las celebraciones del IV centenario, marcando la construcción del discurso de la peruanidad.

### **1.3 El IV Centenario del Descubrimiento del río Amazonas y la construcción de la peruanidad**

El gobierno conformó un Comité organizador y científico para conmemorar el hito de la expedición descubridora de Francisco de Orellana en 1542. Entre sus miembros destacaban historiadores y diplomáticos de renombre, como Raúl Porras Barrenechea y Victor Andrés Belaunde. Como explica Herrera, las diversas publicaciones y textos que se elaboraron con respecto a este evento no tenían relación con la expedición de Orellana ni otras incursiones coloniales a la selva, sino con sus sucesores (es decir, exploradores y colonizadores principalmente del siglo XIX), de forma que se vinculaba a la región amazónica y el Perú de aquel entonces (2018: 142). En esta línea, también empresas privadas realizaron sus propios homenajes por el IV Centenario del descubrimiento, como lo hicieron el Banco Popular, Goodyear S.A y la *Rubber Development Corporation*, en las que caracterizaban la región selvática en términos de sus materias primas y el potencial de su producción, como el caucho, la quinina, diversos tipos de madera, entre otros.

En la recopilación de ensayos y discursos de Raúl Porras Barrenechea y Victor Andrés Belaunde, afirman que “la Amazonia es aún una tierra sin geografía y sin historia estables [...]; es también tierra de misterio”.<sup>1</sup> Se buscaba demostrar que la selva había sido, desde su descubrimiento en el siglo XVII, parte del Perú y no del Ecuador, pero se desconocían siglos de ocupación por parte de comunidades indígenas. En esta línea, encontramos testimonios como el de Belaunde, quien afirmaba que la Amazonía había sido un elemento esencial del cuerpo y del espíritu de la peruanidad, y que representaba la gloriosa tradición, así como el destino, del Perú.<sup>2</sup> En esta misma línea, Porras Barrenechea, que se desempeñaba como secretario general del Comité, aseguraba que:

“la historia ha confirmado desde los primeros momentos este signo de peruanidad. Los Incas, aunque no dominaron militarmente la región amazónica, penetraron a ella por el Huallaga y el Madre de Dios – el Amaru Mayu de Tupac Yupanqui – y proyectaron su cultura sobre las tribus

---

<sup>1</sup> Porras Barrenechea, Raúl. *El Perú y la Amazonía*. Lima: [s.e], 1961, p. 37

<sup>2</sup> Porras Barrenechea, *op. cit.*, p. 21

de los bosques. **La juventud del Perú podrá entonces amar la Amazonia con el amor del misterio de los Incas [...]**”.<sup>3</sup>

En este sentido, podemos observar una doble intención en el discurso que se creaba a partir de estas conmemoraciones. Por un lado, los intelectuales encargados de las celebraciones buscaban encontrar y conectar hasta el presente las raíces históricas “peruanas” – y, por tanto, no ecuatorianas - a la Amazonía, rescatando conexiones con escasa evidencia histórica/científica con la civilización incaica y su legado en las poblaciones de estas tierras. En otras palabras, según el discurso oficial, cuando Orellana descubrió el río Amazonas en el siglo XVI, los nativos que encontró serían próximos a los incas y, siguiendo esta lógica, “peruanos” en la actualidad, a pesar de que esta civilización se extendió por los países que atraviesa la cordillera de los Andes.

Por otra parte, el gobierno centraba sus esfuerzos en proyectar el "futuro" de la nación a través del redescubrimiento de la Amazonía. Esta perspectiva oficial se materializó en la Exposición Amazónica de 1943, que tuvo lugar en el Bosque de San Felipe, en Lima. La exhibición ofrecía una visión integral del imaginario amazónico, destacando el tradicional esfuerzo "civilizatorio" del Perú, la conversión de los indígenas al catolicismo, la dimensión productiva, el potencial exportador de una selva rica y poco explotada, y por último, la visión romántica y artística de una selva misteriosa (Bignon 2018: 129). De este modo, la Amazonía no se concebía en términos de sus ciudadanos, de los cuales se hacía escasa mención en la región.

En cambio, la visión del futuro de la región se expresaba a través del potencial de sus recursos naturales, altamente demandados durante la Segunda Guerra Mundial, lo que representaba una apertura económica crucial para el país. Así, la construcción del discurso peruano sobre la Amazonía en 1942 retoma la idea de que la selva es un territorio lleno de oportunidades infinitas, principalmente debido al aumento en la demanda de caucho, lo cual puede generar nuevas riquezas en aquel momento (Herrera 2018: 142-148). De tal manera, ejemplos desgarradores de la historia amazónica, como el auge del caucho, eran interpretados como muestras de resiliencia por parte de la población. Podemos observar esto en "Peruanidad", de Víctor Andrés Belaunde, cuando describe la crisis de la industria cauchera en la década de 1910 (sin hacer referencia a las masacres del Putumayo) como un proceso del cual emergió victoriosa la peruanidad. Según Belaunde, los loreanos "revelaron valor e iniciativa para sustituir la

---

<sup>3</sup> Porras Barrenechea, *op. cit.*, p. 36

explotación de goma por otras actividades económicas [...]. Nunca la Amazonía estuvo más cerca del Perú que en estos días de prueba".<sup>4</sup> En suma, la narrativa oficial buscaba presentar a Perú como un país capaz de superar incluso sus problemas más graves, demostrando que podía encontrar nuevas actividades económicas para mantener su desarrollo.

Esta visión se puede observar en el gráfico 1, el cual fue elaborado por el Banco Popular del Perú como parte de un homenaje al Perú por el IV Centenario del Descubrimiento del Amazonas. En el mapa, se puede apreciar una variedad de flora y fauna en la región de Loreto. Se representan distintos tipos de maderas valiosas, como caoba, cedro y nogal, que se muestran siendo taladas para su posterior distribución. Además, se destaca la presencia significativa de metales preciosos para la exportación, como el oro (presente en casi toda la región amazónica), así como azufre, cobre y plata en menor medida. También se señala la presencia de petróleo, que se convertiría en una fuente de ingresos crucial en las décadas siguientes para el país. En relación con la investigación, se muestra la ubicación del caucho en diversas zonas de la región, como en el actual Madre de Dios, a la margen izquierda del río Ucayali, al norte del río Marañón y en el extremo oriente de Loreto, cerca de la frontera con Brasil.

Es preciso mencionar la notoria ausencia de Tingo María como un productor de caucho en la región. De este modo, se ilustra el uso principal de esta materia prima, que incluye la fabricación de llantas y neumáticos, así como productos de caucho como las bolsas de agua. Es importante señalar que el mapa ha sido elaborado teniendo en cuenta las poblaciones nativas de la región, como las llamadas en la época tribus de cashibos, conibos, juaros, huitotos, entre otras, que se dedican a actividades extractivas o relacionadas con el aprovechamiento de recursos naturales. Además, se menciona la presencia de Orellana y su misión exploradora hace cuatro siglos, así como las misiones evangelizadoras de hermanos legos. Sin embargo, el verdadero enfoque del mapa reside en destacar la región civilizada y rica de la selva.

---

<sup>4</sup> Belaunde, Victor Andrés. *Peruanidad*. Lima: Edición de la Comisión Nacional del Centenario, 1987, p. 364



Gráfico 1: Mapa distributivo de la riqueza natural del departamento de Loreto



Fuente: Banco Popular del Perú (1942: s/p)



En consecuencia, este nuevo descubrimiento de la Amazonía necesitaba de la colonización de la región. No nos referimos al sentido literal de la palabra, pues el territorio ya contaba con una amplia población. En la década de 1940, la población de la región amazónica experimentó un incremento significativo, en especial en las regiones de Loreto y San Martín. En conjunto, estas regiones albergaban alrededor de 600 mil habitantes durante la primera mitad de la década, lo cual conformaba aproximadamente el 8% de la población nacional, que entonces ascendía a 7,023,111 personas. Cabe mencionar que este aumento demográfico se debió a someras mejoras en materias de salud, obras de infraestructura de transporte y conectividad, así como las mencionadas políticas de colonización. Sin embargo, este crecimiento relativo no compensaba su extensión geográfica, ya que la región, que abarcaba el 66% del territorio nacional, solo contaba con 1.2 habitantes por km<sup>2</sup> en 1940 (Monsalve 2015: 186). Por tal motivo podría extenderse la idea de colonización del gobierno sobre estas tierras, dado que no existía la suficiente mano de obra para la explotación de recursos de una variedad de potenciales industrias que albergaba la selva peruana.

**Cuadro 1. Población aproximada del Oriente peruano, basada en el Censo de 1940**

<b>Población aproximada del Oriente peruano (basada en el censo de 1940)</b>					
<b>Departamento</b>	<b>Amazonas</b>	<b>Loreto</b>	<b>Madre de Dios</b>	<b>San Martín</b>	<b>Total región por año</b>
Censo de 1940	89560	321341	25212	120913	<b>557026</b>
Estimación 1942	92216	328347	25427	124855	<b>570845</b>
Estimación 1943	93519	331721	25526	126752	<b>577518</b>
Estimación 1944	95535	336944	25680	129690	<b>587849</b>
Estimación 1945	96916	340522	25785	131703	<b>594926</b>

*Fuente: Elaboración propia, basado en Extractos Estadísticos del Perú, 1940-1945.*

En este sentido, el desarrollo de políticas colonizadoras y extractivas estaban enmarcadas en el contexto de la Segunda Guerra Mundial, en el que las materias primas latinoamericanas y, sobre todo, amazónicas, eran especialmente requeridas. Los recursos naturales de la Amazonía eran de gran utilidad, por ejemplo, para las industrias médicas, bélicas y de infraestructura que generaba el conflicto, que a inicios de la década aún se desarrollaba en Europa. Cuando el imperio del Japón tomó control del Sudeste Asiático, donde los Estados Unidos explotaba distintos tipos de goma elástica a un precio más barato que a inicios de siglo en Sudamérica, los segundos vieron necesario encontrar una nueva fuente que proporcionara caucho para sus



necesidades industriales. Mucho más aún cuando, en diciembre de 1941, entraron oficialmente al conflicto bélico tras el ataque a la base naval de Pearl Harbor. De esta manera, el interés de los norteamericanos giró de nuevo a la región sur, donde ya tenían experiencia previa con la producción y los intermediarios políticos.

#### 1.4 Colonización: vivienda y salud

Pasaremos a explicar las principales ideas de la colonización de la Amazonía, expresadas en la década de 1940 en el contexto de los eventos ya mencionados. La escasez de mano de obra representaba un obstáculo fundamental para el desarrollo de las industrias extractivas en la región amazónica. Por esta razón, diputados como Augusto Durand, proponían la posibilidad de “trasplantar” 100 000 indígenas de la sierra a la Montaña, lo cual lograría el surgimiento de regiones amazónicas, que necesitan de una inyección del elemento obrero.<sup>5</sup> También, Magdaleno Chira señalaba la necesidad de establecer comunidades de colonos destinadas tanto a la agricultura como a la propiedad de tierras de tamaño mediano y pequeño. Estos asentamientos debían ser meticulosamente regulados en términos de la extensión de las tierras asignadas y los pagos correspondientes por esta tarea. Chira también subrayaba la importancia de que estas colonias fueran exclusivamente nacionales, advirtiendo sobre la posible influencia perjudicial de la "raza asiática" que participaba en el comercio minorista y proponiendo la prohibición de su establecimiento en la colonia de Tingo María.<sup>6</sup>

En otro texto, Enrique Zegarra abordaba la cuestión del renacimiento de la industria del caucho y mencionaba que se había considerado la posibilidad de colonizar la selva mediante el "trasplante" de indígenas de la sierra. Sin embargo, esta iniciativa fracasó debido a que no lograron aclimatarse al clima tropical, ya que estaban habituados al clima frío o templado de las montañas. Por lo tanto, se argumentaba que la población costeña era la más adecuada para colonizar la selva, ya que podrían adaptarse al clima cálido de la región. A pesar de ello, se sostenía que la población ideal sería de origen europeo.<sup>7</sup>

Para garantizar el establecimiento exitoso de los colonos, era esencial cumplir con ciertos niveles de vida que fueran fundamentales para ellos. Con este propósito, se estableció en 1943

---

<sup>5</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 20 de octubre de 1942.

<sup>6</sup> Chira, Magdaleno. *Tingo María. Homenaje al Supremo Gobierno por la importante obra de colonización que realiza*. Lima: Librería e Imprenta el Competidor, 1943, p. 48.

<sup>7</sup> Zegarra, Enrique. *Mi contribución al resurgimiento de la industria cauchera en el Perú*. Lima: Sanmartí, 1945, p. 143.

la Dirección de Asuntos Orientales, Colonización y Terrenos de Oriente, la cual estaba bajo la jurisdicción del recién creado Ministerio de Agricultura. Los servicios esenciales incluían aspectos básicos como el suministro de agua potable y electricidad, así como la provisión de viviendas y escuelas para los colonos que llegaran con sus familias. Así, tal como señalaba el diputado More,

“Colonizar no es sólo mandar a determinados pobladores de la Montaña para mantenerlos aislados de la civilización y obligarlos a que vivan en forma vegetativa y al margen de la Nacionalidad. Colonizar es enviar una gran cantidad de gente a otras tierras, para que, constantemente estén en contacto con la Nacionalidad, dotándolas de escuelas, policía, telégrafo, caminos, servicios sanitarios y todos los elementos indispensables para asegurar que la civilización no vaya a desampararlos”.<sup>8</sup>

Al cumplir con estos estándares vitales, los colonos podrían dedicarse eficientemente a sus labores relacionadas con la agricultura y la extracción de materias primas. No obstante, el gobierno identificó de antemano un servicio crucial tanto para el establecimiento de los colonos como para la mano de obra: el acceso a la salud y la salubridad.

Era de suma importancia no solo abordar las posibles dolencias de salud de los recién llegados a la región, sino también prevenir la propagación de enfermedades locales que ya afectaban a gran parte de la población local, impidiendo así el éxito en sus labores en las industrias de materias primas. Entre las enfermedades preexistentes en la región se encontraban el paludismo, el sarampión, la malaria, la anemia, la lepra, entre otras. La pobreza predominaba en la Amazonía, afectando especialmente a las poblaciones indígenas y ribereñas, lo que resultaba en desnutrición, analfabetismo y un alto riesgo de contraer diversas enfermedades debido a la falta de acceso a servicios de salud.<sup>9</sup> Así, en un entorno tan complejo como la Amazonía, donde muchos servicios esenciales eran inaccesibles para la población, era evidente que implementar servicios médicos representaría un desafío considerable, por lo que la acción patriótica del gobierno sería dificultada.

Un ejemplo ilustrativo es Maxime Kuczynski Godard, un médico alemán que abandonó su país natal debido al ascenso de los nazis al poder y se estableció en Perú. Kuczynski señalaba que durante el resurgimiento de la industria cauchera en la década de 1940, los patrones necesitaban "individuos robustos y saludables, no mestizos empobrecidos agotados por el paludismo, el

---

<sup>8</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 20 de octubre de 1942.

<sup>9</sup> Kuczynski, Maxime. *La vida en la Amazonía Peruana*. Lima. Fondo Editorial de la UNMSM, 2004, p. 18

paludismo del hambre, un agotador y crónico mal que a veces se convertía en algo similar a una 'tisis palúdica'".<sup>10</sup> En una perspectiva similar, el ingeniero agrícola Alberto Gazzo abordaba la problemática alimentaria en la población amazónica, destacando la deficiencia de proteínas y vitaminas en su dieta, lo cual afectaba significativamente su vitalidad y rendimiento laboral.<sup>11</sup> De esta manera, se argumentaba que las comunidades de la selva estaban limitadas por las enfermedades que padecían, las cuales eran consideradas por el Estado como un obstáculo determinante para el éxito de las nuevas colonias e industrias que se intentaban promover, por lo que era imperativo abordar el problema lo antes posible.

Por lo tanto, la importancia de la salud como un elemento crucial para colonizar y desarrollar la Amazonía en la década de 1940 fue principalmente una influencia internacional, especialmente de parte de Estados Unidos. Por un lado, en mayo de 1942, el Departamento de Estado norteamericano manifestaba que, para el propósito de cooperar con la producción de caucho en el Perú, se dispondría de 1 millón de dólares, a través de la Coordinadora de Asuntos Interamericanos, para brindar servicios de salud y programas sanitarios especialmente en la Cuenca del Amazonas.<sup>12</sup> Por otro lado, las iniciativas privadas también se hicieron presentes en la Amazonía, como fue el caso de la Fundación Rockefeller. Esta organización había combatido epidemias en América Latina y Europa durante casi tres décadas, liderando además programas de salud pública (Cueto 1990: 230). Así, en la década de 1940, tanto la Fundación Rockefeller como el Instituto de Asuntos Interamericanos (afiliado a la Oficina de Asuntos Americanos del gobierno estadounidense) promovieron la salud en toda América Latina, suministrando medicamentos y construyendo hospitales en la región, especialmente durante el contexto de la Segunda Guerra Mundial (Cramer y Prutsch, 2006: 791-793).

En este contexto, los médicos enviados a la Amazonía desde el país adoptaron una perspectiva de medicina "social", que desafiaba las prácticas médicas convencionales y abogaba por la consideración de factores ambientales, sociales y culturales para entender y abordar las enfermedades locales de la selva, en particular aquellas de naturaleza infecciosa y crónica (Cueto 2004: 57).

---

<sup>10</sup> Kuczynski 2004, *op. cit.*, p. 120

<sup>11</sup> Congreso Nacional de Ingenieros Agrónomos. *Anales del Primer Congreso Nacional de Ingenieros Agrónomos, 1947*. Lima: Imprenta R. Lulli, 1948

<sup>12</sup> United States of America. Department of State. *Health and Sanitation program. Agreement between the United States of America and Peru. Effected by Exchange of Notes. Signed at Washington May 9 and 11, 1942*. Washington: United States Government Printing Office, 1945.

Un ejemplo de esto es Maxime Kuczynski Godard. Gracias a las gestiones del Ministro de Salud del gobierno pradista, Constantino Carvallo, Kuczynski dejó Venezuela y se trasladó a Perú. En nuestro país se enfocó en proponer un innovador enfoque de tratamiento para la lepra (entonces conocida como la enfermedad de Hansen), la cual generaba estigmatización hacia quienes la sufrían.<sup>13</sup> Así, comenzó sus investigaciones en la colonia del Perené, en Pampa Whaley, un enclave británico del siglo XIX dedicado al cultivo de café y diversas frutas. En esta área, trató enfermedades como la malaria y otras infecciones intestinales originadas por la falta de letrinas y de calzado para los trabajadores. Propuso enfoques integrales para el tratamiento de los enfermos y organizó campañas para controlar estas enfermedades (Cueto 2000: 47). De este modo, su destacada labor lo llevó a ser nombrado director de la Supervisión Sanitaria del Oriente, desde donde administraba el leprosorio de San Pablo en Iquitos, creado para tratar a enfermos de esta enfermedad que previamente eran dejados sin atención y abandonados a su suerte.<sup>14</sup>

A pesar de las medidas adoptadas por el gobierno peruano, según lo mencionado anteriormente, las instituciones y organismos de reciente creación no obtuvieron el respaldo financiero adecuado por parte del Estado. Hacia 1947, varios años después de iniciarse las campañas de colonización en el Oriente peruano, se señalaba la persistente escasez de mano de obra para las actividades industriales, lo que seguía requiriendo la migración de indígenas desde otras regiones del país. Además, aquellos que se establecían en la zona no permanecían durante mucho tiempo debido a la falta de viviendas adecuadas y de suministros (o a los elevados costos de estos últimos), o simplemente a la dificultad de adaptarse al entorno.<sup>15</sup> De esta manera, el gobierno, que tenía como objetivo impulsar el crecimiento económico mediante la explotación de los recursos amazónicos, no logró asegurar el establecimiento eficiente y sostenible de colonias en la región.

### **La carretera Huánuco-Pucallpa**

En el contexto de la colonización de la Amazonía peruana, resultaba crucial desarrollar una infraestructura que simplificara la entrada a la región y el traslado de los recursos naturales hacia los puertos para su exportación. Hacia la década de 1940, los departamentos de Loreto, Madre de Dios y San Martín disponían de 140, 430 y 48 kilómetros de carreteras respectivamente, aunque no todas estaban pavimentadas. Sin embargo, en total representaban

---

<sup>13</sup> Kuczynski, Pedro Pablo. *Tarea incompleta. Una memoria 1938-2023*. Lima: Aguilar, 2023

<sup>14</sup> Kuczynski 2004, *op. cit.*, pp. 14-18

<sup>15</sup> Congreso Nacional de Ingenieros Agrónomos, *op. cit.*, p. 512.



únicamente el 2,39% del total de carreteras construidas para la década en mención. Este panorama reflejaba la carencia de conexiones y la falta de integración de la región con el resto del país. Sin embargo, Loreto fue la única de las tres áreas mencionadas que experimentó una mejora notable en su situación, aumentando casi cuatro veces la extensión de sus carreteras en la siguiente década (Contreras 2021: 371).

En los últimos años del gobierno de Benavides, se impulsó un plan vial que consistía en una inversión de 80 millones de soles, en el que estuvo involucrado el Banco Central y su presidente y gerente general, Manuel Prado y Ugarteche (Ponce 2012: 366). Este último, tras ser elegido presidente de la república, invirtió aproximadamente 51 millones de soles en caminos para el país (Zegarra 2014: 47). Así, en el marco de las celebraciones por el cuatricentenario del descubrimiento de Orellana, Prado llevó a cabo una gira por diversas ciudades de la selva, durante la cual inauguró la nueva carretera que conectaba Pucallpa y Lima, la cual sería el gran proyecto de penetración y colonización de la Amazonía peruana. El progreso de este proyecto había sido lento a lo largo del siglo XX para adentrarse en la selva, siendo recién en 1937 cuando se abrió el camino que unía las ciudades de Pucallpa y Tingo María. Además, este proyecto había desplazado a cientos de indígenas para la construcción de esta vía, lo cual los distraía de sus tareas agrícolas y cauchera, pero se contaba con su retorno a sus actividades tras finalizar su trabajo en la carretera.<sup>16</sup>

Así, este ambicioso proyecto implicó enfrentarse a un terreno agreste y lluvioso, con accesos mayormente limitados a trochas y ríos. Esto no solo volvía peligroso el trabajo de obreros e ingenieros, sino que también complicaba el traslado de la maquinaria necesaria. Por un lado, se registraron diversos abusos contra los trabajadores, que eran expuestos a salarios ínfimos y descansos muy escasos al mes (Thomas 1973: 203). Por otro lado, la presencia de elevaciones montañosas requirió la construcción de alrededor de 350 metros de túneles y 2000 metros de puentes metálicos, los cuales tuvieron que ser transportados desde la capital.<sup>17</sup> En términos cuantitativos, se estimó que se removieron aproximadamente 10 millones de metros cúbicos de tierra y rocas para la construcción de este camino de penetración hacia Pucallpa, que unía Lima y Pucallpa en una extensión de 843 kilómetros.

---

<sup>16</sup> Zegarra 1945, *op. cit.*, p. 133

<sup>17</sup> Ministerio de Fomento y Obras Públicas. *Discurso pronunciado por el Ministro de Fomento y Obras Públicas, Ing. Carlos Moreyra y Paz Soldán, con motivo de la inauguración de la carretera Lima-Huánuco-Pucallpa*. Pucallpa : Ministerio de Fomento y Obras Públicas, 1943, p. 21



En la ejecución de este proyecto, fue necesaria la mano de contratistas y obreros provenientes de Huánuco, San Martín y Loreto, quienes se dedicaron “en tareas diurnas y nocturnas, a las obras de la apertura del camino, cuyos peligros sortearon y vencieron, ofrendando en algunos casos el alto precio de sus propias vidas; acontecimiento que comunica a esta ruta un noble sentido de batalla ganada en aras de la civilización de un amado trozo del territorio nacional”.<sup>18</sup> Así, se consideraba a esta carretera como parte del triunfo en la lucha por alcanzar y civilizar una parte deseada del país.

De tal modo, el ímpetu que motivó la construcción de esta costosa y dificultosa carretera fue el de unir por vía terrestre la costa y selva peruanas, para luego embarcar las materias primas extraídas por vía fluvial al Brasil, uniendo así los océanos Pacífico y Atlántico de una manera mucho más rápida. Este interés se puede observar en el gráfico 3, el cual planteaba la soñada vía interoceánica del Pacífico al Atlántico, siendo de crucial importancia la navegación del Río Amazonas y, consigo, la colaboración tanto del Perú como del Brasil, para permitir que esta empresa fuese exitosa, de modo que este camino fuese dispuesto “para la defensa de la nación y que puede transformarse en la ruta de expedición constante de mercaderías entre el Brasil y el Perú”.<sup>19</sup> Esto era de suma importancia pues, para la época, se conectaría la llanura amazónica donde se desarrollaba la industria cauchera, así como las reservas de petróleo en Pachitea y Ucayali, hacia el puerto del Pará, de donde se llevaba la producción hacia la costa este de Estados Unidos.

---

<sup>18</sup> Ministerio de Fomento y Obras Públicas 1943, *op. cit.*, p.19

<sup>19</sup> Zegarra 1945, *op. cit.*, p. 134

**Gráfico 2: Croquis de la vía interoceánica del Pacífico al Atlántico**



Fuente: Ministerio de Fomento y Obras Públicas. *Discurso pronunciado por el Ministro de Fomento y Obras Públicas, Ing. Carlos Moreyra y Paz Soldán, con motivo de la inauguración de la carretera Lima-Huánuco-Pucallpa. Anexos*

### 1.5. Sobre la llegada de Goodyear Rubber Company a Perú

Como hemos mencionado anteriormente, una de las empresas favorecidas por la administración de Prado fue Goodyear S.A. El primer intento de establecer una planta de llantas Goodyear se había dado en 1939, pero fue postergada hasta cuando la situación bélica mundial estalló.<sup>20</sup> Finalmente, el 1 de abril de 1942, el gobierno dio luz verde para la instalación de la planta de producción de llantas, cámaras y reencauchamiento de neumáticos de esta empresa estadounidense. Las negociaciones para establecer la planta fueron lideradas por Eduardo Dibós Dammert, quien en los años 30 se dedicó a importar y distribuir exclusivamente llantas de esta marca. Dibós también fue alcalde de Lima durante los períodos 1938-1940 y 1950-1952, aunque según algunas versiones habría renunciado a su primer mandato para concentrarse en sus emprendimientos comerciales.<sup>21</sup> Él representó a Goodyear en el Perú, y gracias a sus esfuerzos, la primera planta se inauguró en 1943 en el Callao. Esta planta, conocida como la

<sup>20</sup> Compañía Goodyear del Perú. *Presente en el desarrollo socio económico del Perú desde 1943*. Lima: La Compañía, 1986

<sup>21</sup> "Cayó el Alcalde de Lima". *Centinela. Revista Popular Mensual*, octubre 1940, no. 26, p. 55.

Fábrica Nacional de Llantas Goodyear del Perú, se convirtió en la principal fabricante de llantas para automóviles y camiones en el país (Goodsell 1974: 55).

**Gráfico 3: Planta Goodyear Perú. Callao.**



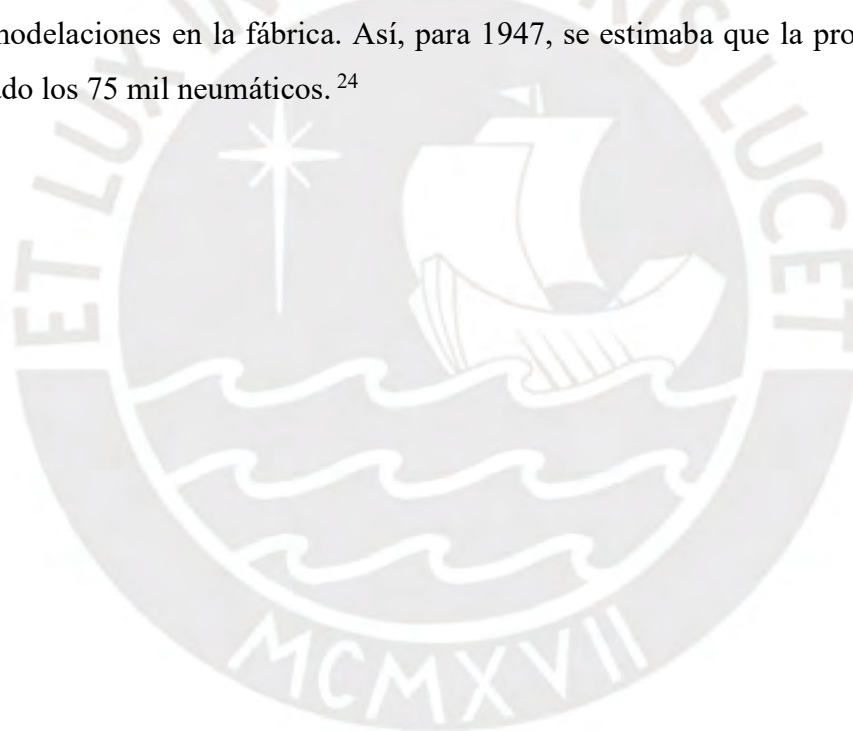
*Fuente: Saint Marie, Darío. Perú en Cifras*

**Gráfico 4: Planta Goodyear Perú, Callao.**



*Fuente: Almanaque La Tribuna 1948*

Para la fabricación de sus llantas y cámaras en el Perú, Goodyear S.A adquiriría caucho de la Corporación Peruana del Amazonas, “estimulando en esta forma el incremento y explotación de los temporalmente abandonados campamentos caucheros”.<sup>22</sup> Como podemos observar en el gráfico 5, se presentaba cómo los camiones de Goodyear llegaban hasta la Amazonía para llevar el caucho recolectado por la población indígena. Así, como señala el anuncio, era su manera de contribuir a la “vinculación entre los pueblos” de la costa, sierra y la selva, pues utilizaban jebe peruano de calidad. Su visión no era pues traer desarrollo a la zona, a través de carreteras o tecnologías, sino integrar a la población indígena a través de la actividad extractiva del caucho. Por tanto, Goodyear utilizaba diversas calidades de caucho, entre los que estaban el natural, el sintético y el regenerado.<sup>23</sup> De esta forma, hacia 1945, la fábrica tenía la capacidad de producir alrededor de 100 llantas y 100 cámaras por día, además de reencauchar unas 2000 llantas al mes (Saint Marie 1945: 248). Con el objetivo de aumentar la producción de llantas, se realizaron hasta tres remodelaciones en la fábrica. Así, para 1947, se estimaba que la producción anual había alcanzado los 75 mil neumáticos.<sup>24</sup>



---

<sup>22</sup> Órgano de la Dirección de Asuntos Comerciales del Ministerio de Hacienda y Comercio del Perú. *Informaciones Comerciales*. Agosto, 1950.

<sup>23</sup> *Almanaque La Tribuna*, 1948. Lima: Empr. Ed. La Tribuna, 1948, p. 131

<sup>24</sup> *Almanaque La Tribuna*, *op. cit.*, p. 131



Gráfico 5: Anuncio publicitario de Goodyear Perú, 1946



## DE UN CONFIN AL OTRO...

...del territorio nacional circulan los automoviles de pasajeros y turistas abriendo la trocha al progreso en busca de nuevos mercados, de nuevas fuentes de riqueza y de los bellos y exóticos panoramas de nuestras selvas vírgenes y de nuestras pintorescas serranias .... y tras de ellos les siguen los rugientes camiones cargados de mercaderías y productos de primera necesidad eslabonando los pueblos.

Las llantas GOODYEAR fabricadas en el país contribuyen a esta vinculación entre los pueblos por ser un medio indispensable para el desarrollo del transporte terrestre y ellas han demostrado también ser más durables y resistentes en la movilización de cargas pesadas bajo las más duras condiciones y variadas temperaturas por los caminos accidentados de la sierra y ardientes pistas de la costa.

*De fabricación nacional  
con jebe peruano*

# GOOD YEAR

INDUSTRIA

PERUANA

**"VERDADERO VINCULO ENTRE COSTA, SIERRA y MONTAÑA"**

Fuente: Diario La Prensa, 5 de julio de 1946

Así, la creación de esta fábrica se justificaba debido a la coyuntura bélica de la época, pues serviría tanto para la defensa del continente, así como para el desarrollo económico del país.<sup>25</sup> De esta manera, la presencia de Goodyear no solo sería esencial para el suministro nacional de neumáticos, sino que también respondería a las demandas y necesidades de los Estados Unidos generadas por la Segunda Guerra Mundial. Asimismo, la apertura de esta planta no solo fue posible gracias a la iniciativa privada, sino que también fue un proyecto que el gobierno peruano había estado evaluando durante al menos dos años, debido al incremento de la circulación de vehículos motorizados. La acelerada gestión podría explicarse por la carencia de neumáticos experimentada no solo por los norteamericanos, sino por la población peruana y, específicamente, por los colonos en la Amazonía, una problemática señalada por el diputado Uranga frente al Congreso. Él explicaba que los colonos se enfrentaban a considerables dificultades en el transporte de materias primas esenciales como el caucho, la quina, la coca, entre otras. Por este motivo, planteaba la necesidad de priorizar el suministro de neumáticos, ya que los colonos estaban explotando productos de gran importancia estratégica para el país.<sup>26</sup>

Pasaremos a explicar brevemente la situación de los automóviles en el Perú, especialmente en Lima, desde los años 30. En el cuadro 2 podemos observar el salto notable de la cantidad de vehículos con motor de 1936 a 1937, para luego pasar a un lento crecimiento acumulado hasta 1943. A pesar de que no hubo un elevado crecimiento anual, en esos años se incrementó la presencia de vehículos para el transporte privado y público, plasmando así una mejora en el poder adquisitivo de la población limeña, como mencionaba el Banco Central de Reserva en su memoria de 1935 (Zegarra 2014: 41). La razón por la cual la demanda de automóviles no experimentó un aumento drástico se atribuye a la preferencia por el tranvía como medio de transporte principal para las clases medias de la época. No obstante, después de 1950, este medio de transporte fue gradualmente sustituido por autobuses y automóviles privados (Parker 1998: 205).

---

<sup>25</sup> República del Perú. Ministerio de Relaciones Exteriores, Departamento Comercial. *Informaciones comerciales, económicas y financieras del Perú*. Número 21, abril-junio de 1942, pp. 36-37

<sup>26</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 16 de agosto de 1944.



**Cuadro 2. Cantidad de vehículos motores inscritos en el Perú (1939-1943)**

Vehículos motores inscritos en el Perú		
Año	Lima y Callao	Total en Perú
1936		18280
1937		24997
1938		23648
1939	21268	23944
1940	23004	25947
1941	25417	29481
1942	24927	28644
1943	22108	28026

Fuente: Elaboración propia a partir de Ministerio de Hacienda y Comercio. Dirección Nacional de Estadística. *Extracto Estadístico del Perú, 1942 y 1943*

No obstante, el establecimiento de la fábrica Goodyear suscitó una serie de recelos por parte la población. Por una parte, se cuestionaba la administración de la planta, pues se consideraba que era “íntegramente extranjera, pues no tiene ni un solo accionista peruano”.<sup>27</sup> Sin embargo, los más importantes opositores de la fábrica eran quienes se dedicaban a la importación de autos y neumáticos en el Perú. Ellos señalaban que la importación de neumáticos, únicamente en 1941, había traído a las arcas del Estado 1.6 millones de soles en impuestos.<sup>28</sup> Así, en agosto de 1940, se publicó un folleto que expresaba el conflicto entre Goodyear y la Asociación de Importadores de Automóviles, entre los que se encontraban representantes de empresas tales como *The Dunlop Rubber Co.*, la Importadora de llantas Michelin, la Compañía Distribuidora de Autos, entre otros. Ellos señalaban que el contrato negociado por Dibós resultaba perjudicial para sus actividades comerciales, pues él solicitaba “la concesión por 10 años para el ejercicio de su industria, la protección del Estado en forma especial y la elevación de los derechos aduaneros para todas las llantas y cámaras que se importen”.<sup>29</sup> Es decir, el gobierno estaría promoviendo medidas proteccionistas para la industria nacional, yendo en contra de quienes se dedicaban al comercio de importación y, más aún, haciendo de su actividad poco rentable por el aumento de tasas impositivas a su comercio.

<sup>27</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara del Senado*. 23 de agosto de 1945

<sup>28</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 15 de febrero de 1946

<sup>29</sup> Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos. Comité de Importadores de Llantas. *Comité de Importadores de Llantas de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos: en su oposición al proyecto de implantación de una fábrica de llantas y cámaras por The Good-Year Tire & Rubber Export Co.* Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1940, p. 16

Al respecto, en la prensa limeña hubo comentarios en contra del establecimiento de la planta, la cual “cerraría el paso en nuestro país a la creación de una verdadera industria nacional de ese tipo y daría curso, en cambio, a una mayor penetración imperialista en la economía peruana”.<sup>30</sup> Así, podría contemplarse la posibilidad de intereses existentes por establecer una fábrica de llantas con capitales nacionales, lo cual significaría una revitalización de la industria cauchera peruana. Sin embargo, como comenta la misma Asociación de Importadores de llantas, la zona cauchera aún estaba incomunicada de los centros industriales del país, y aun así se tuviera acceso a la región, la revitalización de esta industria tomaría por lo menos un periodo de cinco años en lograrse.<sup>31</sup> Por tales motivos, parece más probable que se deseaba mantener la importación de llantas debido a que resultaba menos costoso que implementar una estrategia nacional de industrialización mediante la sustitución de este tipo de importaciones. En otras palabras, el negocio de importación de llantas y automóviles era rentable para los comerciantes peruanos, y deseaban que se mantuviera este tipo de actividad económica. Así, con la situación mundial, el incremento en la demanda de vehículos motorizados y la expansión de carreteras, la planta de Goodyear S.A encajaría para fomentar una industria de neumáticos local, para lo cual se necesitaría el caucho nacional.

---

<sup>30</sup> “Cayó el Alcalde de Lima”. *Centinela. Revista Popular Mensual*, octubre 1940, no. 26, p. 54

<sup>31</sup> Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos, *op. cit.*, p. 5



## **Capítulo 2:**

### **La Corporación Peruana del Amazonas: un proyecto tecnológico y colonizador de producción cauchera**

#### **2.1 La III reunión de cancilleres de Río de Janeiro**

Un punto importante de inflexión para las políticas estadounidenses sería la III Reunión de Cancilleres de Río de Janeiro, sostenida entre el 15 y 28 de enero de 1942 en la capital brasileña de la época. Estas conferencias de cancilleres se dieron a lo de la década de 1930, en las que se reunían los ministros de relaciones exteriores de todos los países de Sudamérica, así como el de Estados Unidos. Esta edición de la conferencia de cancilleres sería importante para el Perú por la firma del Protocolo de Paz, Amistad y Límites con el Ecuador, en el cual se darían las delimitaciones limítrofes finales entre ambos países y pondrían fin a los enfrentamientos bélicos suscitados durante los últimos años, debido a los mencionados problemas limítrofes. Este protocolo contó con la firma de los ministros Alfredo Solf y Muro y Julio Tobar Donoso, cancilleres del Perú y Ecuador respectivamente, y fueron depositarios de este tratado los representantes de Argentina, Brasil, Chile y Estados Unidos.<sup>32</sup> Para esta última nación, era determinante poner fin a este conflicto armado debido a que amenazaba la estabilidad del frente único que deseaban crear para potenciar la lucha contra el Eje (Clayton 1999: 277). Asimismo, otro motivo determinante para finalizar esta guerra era contar con el suministro de recursos clave de los países beligerantes, como el caucho, maderas, vanadio y cobre (Clayton 1999: 268).

Sin embargo, el contexto en el que se desarrolló la Conferencia de Río de Janeiro tenía un trasfondo mucho más complejo; debido a que se dio tras el ataque japonés a la base naval de Pearl Harbor y llevó a la entrada de Estados Unidos a la guerra mundial. Así, el tema central de la reunión fue la ruptura de relaciones - de todo tipo con los países – con los países del Eje (Italia, Alemania y Japón), así como el apoyo y colaboración de las naciones latinoamericanas con el bando de los Aliados, específicamente con los estadounidenses.<sup>33</sup> Esta medida fue aceptada debido a la posibilidad de una guerra con un país del Pacto Tripartito (o de los territorios dominados por estos) contra alguna nación americana, las cuales difundían

---

<sup>32</sup> “Protocolo de Paz, Amistad y Límites entre Perú y Ecuador”. *Resolución Legislativa N° 9574*. 26 de febrero de 1942

<sup>33</sup> Acta final de la Tercera Reunión Consulta de los Ministros de Relaciones Exteriores de las Repúblicas Americanas. Recuperado de: <https://www.oas.org/consejo/sp/RC/RCactas.asp>. Consulta: 20 de enero de 2023

“propagandas tendenciosas que atentaban contra la integridad de las naciones, campañas de totalitarios, una especie de sabotaje para desquiciar nuestra vida civil y la estructura social de nuestros pueblos”.<sup>34</sup> De tal modo, se acordó que cualquier ataque a alguna nación del continente americano significaría un ataque a todo el bloque. Esta es una característica crucial que predominó tanto en el discurso oficial como la economía de la región, denominado como panamericanismo. Esta doctrina, que se remontaba al gobierno del presidente norteamericano Woodrow Wilson durante la Primera Guerra Mundial, se caracterizaba por la amplitud del discurso que proponía, lo que la hacía difusa dado que comprendía diversas esferas de influencia gubernamental. Sin embargo, un intento de definición, dado por un grupo de intelectuales peruanos, señalaba que se trataba de

“aquella doctrina que sostenía como principios fundamentales la democracia “en las diversas formas de libertades ciudadanas (...) que implica, bajo un signo (...) de afirmación de la unidad nacional y de robustecimiento de la peruanidad integral” y la aspiración a la efectividad de una sólida unidad continental en su doble aspecto político y económico a través de los acuerdos internacionales entre países americanos; todo bajo la égida de la “gran República del Norte”.<sup>35</sup>

Más importante aún, este nuevo tipo de relaciones con los Estados Unidos era una oportunidad determinante para concretar nuevos vínculos duraderos con la potencia del norte, para que así trajeran el desarrollo industrial a la región, especialmente en un contexto en el que en años recientes los Estados Unidos y los países del Eje competían fuertemente en el ámbito comercial en Latinoamérica (Alcalde 1997: 72). La vinculación económica con los Estados Unidos era determinante para este giro político, y destaca la idea de unidad nacional para concretar los objetivos extractivos a nivel continental. Esta unidad nacional era importante para poder ejecutar los planes de desarrollo económico en la región; de tal manera, para la extracción de materias para la guerra, el gobierno estadounidense debía velar porque no existieran conflictos entre las naciones latinoamericanas. En esta línea, fueron importantes la adopción de políticas con respecto al apoyo económico entre países del continente, especialmente para que se aprovechen debidamente las riquezas de los suelos de los países. De tal modo, el gobierno norteamericano proponía que, según los principios de la doctrina panamericanista de solidaridad y colaboración, se debían establecer planes de asistencia para que se otorgue el

---

<sup>34</sup> Asociación Nacional de Escritores, Artistas e Intelectuales del Perú. *Ideario Y Acción Panamericanistas Del Presidente Prado: Estados Unidos, Cuba, Panamá, Venezuela, Colombia*. Lima: Imprenta Eduardo Rávago, 1944, p. 13.

<sup>35</sup> Asociación Nacional de Escritores, Artistas e Intelectuales del Perú, *op. cit.*, pp. 2-3.

financiamiento para las explotaciones necesarias, de acuerdo con las necesidades de cada nación.<sup>36</sup>

Esta inserción de capitales extranjeros serviría para dos fines específicos vinculados a la Guerra mundial: aligerar el impacto de la interrupción del comercio en Latinoamérica (incluyendo los capitales procedentes de países del Eje que fueron expulsados), así como garantizar el desarrollo de industrias que pudieran satisfacer las necesidades de materias primas por parte de los norteamericanos, considerando que el Eje se expandía por territorios de donde se obtenían materiales claves (Alcalde 1997: 67). Para conseguir estos objetivos, se promulgaron leyes y decretos extraordinarios, así como múltiples facilidades para movilizar a las delegaciones extranjeras y proteger las inversiones -en maquinaria y tecnologías- en los distintos países del continente. Esto se observaba en el punto XIII del Acta final de la Reunión en Río, el cual señalaba

“que para mejorar el standard de vida de la población, la política económica de los países de América debe fundarse en un amplio e integral aprovechamiento de las condiciones naturales existentes en los diversos países, y *propender a la mayor industrialización de aquellas materias primas que presentan características económicas favorables y permanentes*, tanto de producción, como de mercado, buscando, a la vez, la mejor coordinación continental mediante acuerdos internacionales [...]”.<sup>37</sup>

En este sentido, los Estados Unidos buscaban obtener ciertos materiales estratégicos, como por ejemplo, el caucho, que servía para la elaboración de llantas y neumáticos. No obstante, en aquella coyuntura, el 97% de la producción se encontraba en el Sudeste Asiático, y como este territorio era controlado por los japoneses, era necesario encontrar importar de alguna manera el caucho asiático, o promover su cultivo en Latinoamérica (Feld 2021: 507), reviviendo una industria que ya lleva más de dos décadas con producciones ínfimas.

De esta manera, se fundaron diversas compañías y corporaciones en la región, tales como industrias siderúrgicas, agrícolas y de procesamiento de materias primas. Consigo se debían promulgar leyes que facilitaran el transporte de trabajadores a las zonas de interés, así como la creación de vías de comunicación que para facilitar el traslado de materias a los puertos. Además, para el cumplimiento de estos proyectos, se extenderían iniciativas para así promover mejoras en las condiciones de salud y saneamiento de las naciones latinoamericanas, todas a

---

<sup>36</sup> Acta final de la Tercera Reunión, *op. cit.*, pp. 25-26

<sup>37</sup> Acta final de la Tercera Reunión, *op. cit.*, p. 23.

través de la Oficina de Asuntos Interamericanos del gobierno de los Estados Unidos.<sup>38</sup> Esta institución tenía a su cargo velar por labores tales como la cooperación económica, transporte, salud, sanidad, suministro de alimentos, actividades culturales, etc.; sin embargo, desde 1942 el área de la salud vino a convertirse en su principal campo de acción, a través del Instituto de Asuntos Interamericanos. La importancia de los programas sanitarios y de salud se debía a que, en muchos lugares donde se establecerían bases militares o se producían materias primas estratégicas, como la cuenca amazónica o el valle del Río Doce, donde se extraían caucho y minerales, respectivamente, existían una diversidad de enfermedades letales (Cramer y Prutsch 2006: 791-793). Por último, los programas mencionados se pueden enmarcar en la política del Buen Vecino, promulgada también por los norteamericanos para aumentar en América Latina los contactos socioculturales, desarrollar programas de cooperación militar y la introducción de medidas económicas que se transformaron, tras 1939, en programas de ayuda exterior (Gellman 1979: 95). Así, la denominada política de la "Buena Vecindad" representaba un cambio en la estrategia de intervención estadounidense, centrándose en la promoción de prácticas económicas y políticas en lugar de recurrir a tácticas más directas como la intervención territorial en el sur.

### **El gobierno de Manuel Prado frente a los acuerdos de Río de Janeiro**

El gobierno de Manuel Prado había mostrado su disposición favorable ante los acuerdos tomados en la Convención de Cancilleres de Rio de Janeiro. Así lo exclamaba en su mensaje frente al Congreso en 1942, quien manifestaba que “corresponde al Perú desempeñar un papel preponderante en esta vasta tarea de cooperación internacional, ofreciendo las múltiples y variadas riquezas de su suelo a la acción fecunda de la técnica y del esfuerzo humano”.<sup>39</sup> Así, el alineamiento a las políticas norteamericanas ponía fin a la etapa de neutralidad, suscitada durante el gobierno de Benavides e inicios del de Prado.

Esta lealtad se materializó rápidamente al ser el Perú el primer país en cumplir con los acuerdos de Río, notificando el mismo día de la reunión a los funcionarios de los países del Eje presentes en Lima que se rompían relaciones diplomáticas con sus respectivas naciones (Aljovín y Zapata 2021: 127). Asimismo, para concretar las iniciativas económicas y de desarrollo planteadas en la reunión de cancilleres, Prado visitó los Estados Unidos invitado por el presidente Roosevelt,

---

<sup>38</sup> U.S Department of State, Office of the Historian, Bureau of Public Affairs. *Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1942. Volume VI: The American Republics*. 23 de abril, 1942.

<sup>39</sup> *Mensaje del Presidente del Perú, doctor Manuel Prado y Ugarteche, al Congreso Nacional, el 14 de febrero de 1942*, p. 4.



siendo el primer mandatario de Latinoamérica en ser recibido por el gobierno norteamericano, y cuya atención sería devuelta al Perú con la visita del vicepresidente norteamericano, Henry Wallace, entre mayo y julio de 1943.<sup>40</sup> Así, realizó una serie de actividades, que incluyeron su visita oficial al Capitolio y un discurso frente a la Cámara de Diputados del Congreso estadounidense. El tema principal de su viaje fue formalizar los convenios internacionales extraordinarios que giraban en torno a la exportación de materias primas hacia los Estados Unidos, prestando especial prioridad las materias de la Amazonía, así como la facilitación de préstamos para el fomento de las industrias y agricultura nacional (Aljovín y Zapata 2021: 127). En reunión del Consejo de Ministros del Perú, se mencionó que el crédito a concederse ascendería a la suma de 25 millones de dólares, por parte del Banco de Exportación e Importación de Estados Unidos al Banco Central de Reserva del Perú, para así financiar una serie de obras públicas, el desarrollo industrial y el fomento de la agricultura.<sup>41</sup> En esta línea, la década de 1940 abriría una época de expansión monetaria y crediticia, pero sería a costo de la introducción de una serie de controles cambiarios y de precios que ayudasen a frenar la inflación en el mercado interno (Quiroz 1993: 85).

Además, entre los primeros proyectos que plasmaron las decisiones tomadas en Río fueron la creación de una serie de corporaciones de desarrollo, que contaban con inversión estadounidense y se dedicaban a diversos rubros, principalmente a la explotación de materias primas y servicios que facilitarían estas labores extractivas. Entre las corporaciones fundadas por el gobierno pradista tenemos la Corporación Peruana del Amazonas (CPA), la Corporación Peruana del Santa (CPS), y la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC).<sup>42</sup> La primera en mención tenía la misión de extraer hierro de Marcona, en Ica, y llevarlo hacia el puerto de Chimbote, en Ancash, en donde se realizaron también diversos proyectos de electrificación, como el Cañón del Pato y la Siderúrgica de Chimbote. Esta industria del acero contó con estudios geológicos por parte de expertos norteamericanos; sin embargo, la *Utah Construction Company* terminó por hacerse con los derechos de exploración y explotación de los yacimientos (Fiestas 1993: 14).

---

<sup>40</sup> [S.A.]. *Perú: Obra De Gobierno Del Presidente De La República Dr. Manuel Prado 1939-1945*. Buenos Aires: [s.n], 1945, p. 179.

<sup>41</sup> *Actas del Consejo de Ministros de la República del Perú*, 24 de abril de 1942

<sup>42</sup> Un balance previo de las corporaciones fue publicado en Cruz, Mariana; Jorge Lossio y Ana Molina, “La Corporación Peruana del Amazonas y el renacer del interés por el caucho y la quinina a mediados del siglo XX”. En *Historia económica del Oriente peruano. Recolección, resistencia, adaptación y sostenibilidad*. Jorge Lossio y Ana Molina (editores). Lima: BCR, IEP, 2023.

La duración de estas corporaciones fue bastante variada: la CPA se prolongó por menos de 10 años; la CPS, por 31 años; y la CORPAC funciona hasta la actualidad. Al respecto del modelo bajo el que fueron creadas, Alfonso Quiroz menciona que las corporaciones de desarrollo “carecían de una planificación sólida y no produjeron los resultados deseados debido a la cantidad limitada de fondos locales disponibles, la dificultad para importar maquinaria durante la Segunda Guerra Mundial y la falta de financiamiento externo debido al prolongado *default* de 1931” (1993: 137). Esta afirmación encierra el contexto económico y político en el que fueron creadas, pero más importante aún, exponen que su duración –exceptuando a CORPAC– ha respondido a las necesidades de materias primas del mercado mundial por las materias primas que produce el Perú.

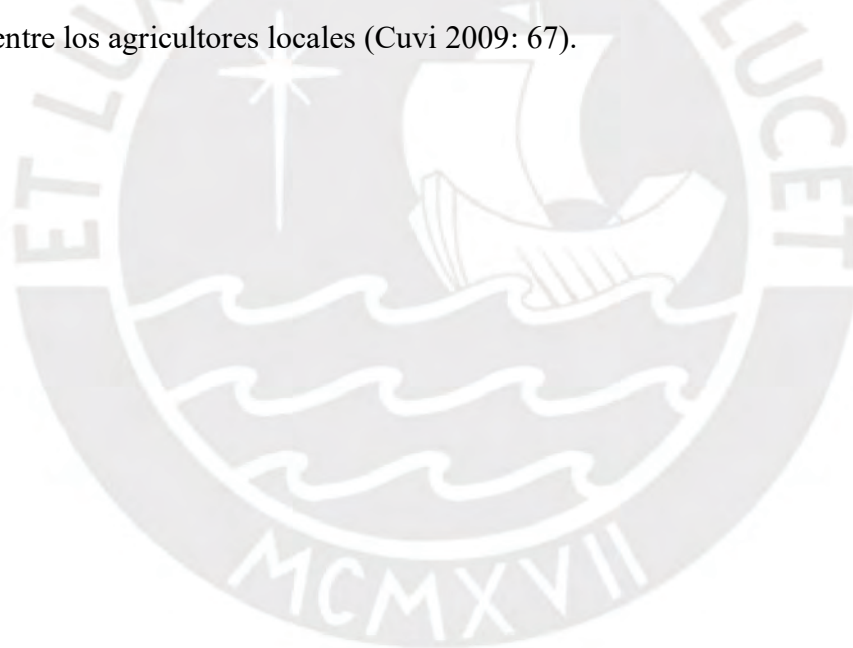
## **2.2 Antecedentes de la producción cauchera**

El estallido de la Segunda Guerra Mundial generó, desde el inicio, un mayor interés por parte de los Estados Unidos en crear industrias complementarias a través de la expansión del conocimiento científico de sus investigadores alrededor del mundo. Por tal motivo, el gobierno norteamericano promulgó una serie de proyectos colaborativos científicos y técnicos, entre los que se encontraba uno que buscaba incentivar la investigación y cultivo de gomas en Latinoamérica. Este proyecto fue aprobado en junio de 1940 y se le asignó - en aquel momento - la suma de medio millón de dólares para su desarrollo en diversos países de Sudamérica y Centroamérica. Sin embargo, no todos los países estaban en la misma posición dentro de este programa. Pesaban factores como las condiciones ambientales y la disposición de los gobiernos locales a colaborar con Estados Unidos, pero lo más importante era atender los intereses de las grandes empresas estadounidenses, como las plantas de neumáticos como Firestone, Goodyear, Ford, entre otras (Feld 2021: 525).

Así, el programa cooperativo del gobierno estadounidense estaba centrado en la investigación y producción de caucho. Dicho programa tenía como objetivos principales dos aspectos fundamentales: en primer lugar, la obtención de semillas de híbridos con un rendimiento elevado y resistencia al mal sudamericano de la hoja; en segundo lugar, la atención a la demanda de caucho a mediano plazo mediante la utilización de técnicas de ingeniería hortícola para diseñar árboles que fueran robustos y productivos (Feld 2021: 523). Este proyecto contaba con fondos del gobierno estadounidense asignados a su Departamento de Agricultura, con una asignación anual de 300 mil dólares hasta 1951. Según la perspectiva estadounidense, este programa de desarrollo del caucho se destacaba como pionero en proporcionar asistencia

técnica agrícola en América Latina, ya que promovía la colaboración y conexión entre estaciones científicas y centros de extracción de materias primas esenciales en todo el continente, como se evidencia en el gráfico 5. A lo largo de 1942 a 1953, los taxónomos y científicos estadounidenses colaboraron estrechamente con sus homólogos locales para llevar a cabo un estudio exhaustivo de la *hevea* y su relación con los hábitats, con el fin de recolectar semillas representativas y de élite para su cultivo en diversas partes del mundo.<sup>43</sup>

En esta línea, el interés por el caucho peruano se manifestó desde 1940, y en julio de aquel año, el gobierno norteamericano dispuso el envío de expertos para el estudio de las zonas caucheras, quienes llegaron a Lima con un plan de industrialización para reorganizar la industria del jebe peruano. Así, las expediciones de investigación sobre el caucho, lideradas por el *Bureau of Plant Industry*, constarían de entrevistas con figuras políticas, científicos y cultivadores de caucho, con el objetivo de identificar ubicaciones adecuadas para establecer viveros y estaciones experimentales. Desde estas instalaciones, se planificaba distribuir plantas de alto rendimiento entre los agricultores locales (Cuvi 2009: 67).



---

<sup>43</sup> Rands, R.D y Loren G. Polhamus. *Progress Report on the Cooperative Hevea Rubber Development Program in Latin America*. U.S. Dept. of Agriculture, 1955, pp. 2, 16

**Gráfico 6 : Centros de investigación cooperativa de caucho del Departamento de Agricultura de Estados Unidos y proyectos cooperativos en América Latina.**



Fuente: Rands, R.D y Polhamus, Loren G. *Progress report on the cooperative Hevea rubber development program in Latin America*. Washignton, D.C: U.S Department of Agriculture, 1955, p. 4

En este contexto, una primera comisión llegó en agosto del 1940, que fue presidida por el doctor Elvin C. Stakman, un conocido estudioso de cultivos agrícolas, y en sus viajes de estudio fue acompañado, además de su equipo, por los agrónomos peruanos de la Dirección de Agricultura, Bernardo Moravsky y Manuel Sánchez del Águila.<sup>44</sup> Bajo su supervisión, se establecieron viveros para estudiar el caucho y un rango de cultivos que crecían en zonas alrededor de los árboles de jebe. Así, en marzo de 1941 llegó el primer lote de semillas de *hevea* - proporcionado por el Departamento de Agricultura de Estados Unidos - para los viveros instalados por el gobierno peruano en Tingo María y Yurimaguas (Moyobamba). Estas semillas eran

<sup>44</sup> *Actas del Consejo de Ministros de la República del Perú*, 19 de julio de 1940; 16 de agosto de 1940



provenientes de la Estación Experimental de Gatún en Panamá, y se esperaba que llegaran más semillas de “mejor calidad” procedentes de otras estaciones en Estados Unidos y Filipinas para que sean injertadas también.<sup>45</sup> Además, se estableció un vivero de caucho en Oromina (San Martín), el cual era una antigua plantación cauchera abandonada. De esta forma, el ministro Moreyra y Paz Soldán sostuvo que entre este último vivero y el de Tingo María y Oromina (San Martín) se insertaron semillas procedentes de Panamá, Brasil y otros once lugares de Loreto con la mayor producción de jébe; con un total de terreno cultivado de aproximadamente veinte mil pies entre ambos viveros.<sup>46</sup>

Más adelante, en setiembre de 1941, otra comisión de técnicos estadounidenses llegó al país, esta vez conformada por B.J. Morrison, jefe del Departamento de Introducción y Experimentación de plantas extranjeras, y B.B. Robinson, del Departamento de plantas industriales, ambos del gobierno norteamericano. En esta ocasión, los enviados estadounidenses se dirigieron a ciudades tales como Tingo María, donde brindaron orientación con respecto a cultivos que crecen en la Amazonía y suscitaban interés en los Estados Unidos, entre los que se encontraban el lino, cáñamo, cube, chinchona, entre otras plantas.<sup>47</sup> Los científicos que visitaban el país traían maquinarias para la transformación del jébe, entre los que se encontraban máquinas laminadoras.<sup>48</sup> De este modo, la *hevea* que creció en el Perú ya podía ser procesada y exportada desde el mismo territorio, sin necesidad de ser transformada en el extranjero.

A la vez, también se suscitaban viajes de peruanos hacia plantaciones del extranjero. Así, una comisión de técnicos peruanos – entre los que se encontraba el jefe de la “Estación propulsora del cultivo y explotación del jébe” - visitó las plantaciones de *hevea* de Gatún y Lake [sic] en Panamá, así como Cairo y Turrialba en Costa Rica.<sup>49</sup> Los viajes que realizaron los científicos peruanos a estaciones de investigación agrícolas norteamericanas marcaba una pauta para el intercambio de conocimientos – para la época – con ingenieros del continente americano, en busca de favorecer los cultivos de América Latina.

---

<sup>45</sup> *Actas del Consejo de Ministros de la República del Perú*, 7 de marzo de 1941.

<sup>46</sup> *Actas del Consejo de Ministros de la República del Perú*, 9 de mayo de 1941.

<sup>47</sup> *Actas del Consejo de Ministros de la República del Perú*, 19 de setiembre de 1941.

<sup>48</sup> *Actas del Consejo de Ministros de la República del Perú*, 12 de setiembre de 1941.

<sup>49</sup> *Actas del Consejo de Ministros de la República del Perú*, 12 de julio de 1941. Es preciso señalar que la mencionada *Estación propulsora del cultivo y explotación del jébe* no ha sido encontrada nuevamente en otras documentaciones, pero puede ser considerado como un antecesor de las estaciones experimentales en el Perú, especialmente, por las labores realizadas en favor de la investigación de cultivos amazónicos, de la estación de Tingo María.

### 2.3 El Convenio del caucho y la aparición de la Corporación Peruana del Amazonas

En marzo de 1942, como resultado de los acuerdos de la Conferencia de Río de Janeiro, se promulgó la ley 9577 con el objetivo de potenciar la explotación de las riquezas del Perú, especialmente en la región oriental. Para lograr este objetivo, era necesario establecer infraestructura de transporte y llevar a cabo obras esenciales para facilitar la explotación de materias primas.<sup>50</sup> Un mes después, se ordenó a las personas que poseían tierras en la selva que presentaran sus títulos de propiedad al Ministerio de Fomento, de modo que las que no estuvieran propiamente registradas sirvieran para cultivos. Al mismo tiempo, se prohibió la transferencia de estas tierras mientras se llevaba a cabo un Padrón General de Tierras de Montaña.<sup>51</sup> A pesar de que estas regulaciones sufrieron cambios con el tiempo, marcaron etapas fundamentales en el estudio y promoción del caucho en la Amazonía peruana. En este contexto, se fundó la Corporación Peruana del Amazonas el 23 de abril de 1942, después de la celebración del "Convenio del caucho" entre el gobierno peruano y la Rubber Reserve Company,<sup>52</sup> que se presentó como la agencia oficial del gobierno estadounidense. Esta Corporación formaba parte del Programa para el Desarrollo de la Producción de Goma, cuyo objetivo era aumentar la producción y mejorar la calidad de las gomas en la Amazonía y países vecinos.<sup>53</sup>

Este convenio se enfocaba principalmente en aumentar la producción de caucho peruano, estableciendo que los estadounidenses contribuirían a estimular y mejorar las gomas peruanas a través de un fondo de aproximadamente 1.125 millones de dólares estadounidenses para la CPA, conocido como "Fondo de Desarrollo". Este fondo se destinaría a la construcción de vías de comunicación y medios de transporte necesarios para el traslado del caucho, así como para compensar al personal involucrado en la extracción de la materia prima. De este modo, la entrega de fondos se realizaría de manera gradual según las necesidades de la Corporación. Durante el primer año, se proporcionarían S/. 15.215,82; en 1943, S/. 3.000.256,24; y en 1944,

---

<sup>50</sup> "Autorizando al Poder Ejecutivo para hacer efectivos los acuerdos y convenios necesarios para la defensa continental, para intensificar la explotación de las riquezas del país, para ampliar las atribuciones de los Bancos del Estado y para dictar medidas respecto a la moneda metálica". Ley N° 9577, 12 de marzo de 1942.

<sup>51</sup> "Mandando efectuar la revisión del Padrón General de Tierras de Montaña, y concediendo un plazo para que los poseedores de esas tierras presenten sus títulos al Ministerio de Fomento". Ley N° 9585, 10 de abril de 1942.

<sup>52</sup> Esta compañía cambió su denominación a *Rubber Development Corporation* y se le reconoció a como la representante del gobierno estadounidense en materia del Convenio del caucho el 17 de marzo de 1943, a través de una resolución suprema del gobierno peruano. "Reconocimiento de la Rubber Development Corporation". *Revista de Hacienda* 13, 1943, p. 116

<sup>53</sup> "Convenio sobre facilidades de aviación, suscrito entre el Ministro de Hacienda, por el Gobierno del Perú y el Embajador de los Estados Unidos de América, por la Defense Supplies". *Revista de Hacienda* 13, 1943, pp. 107-108

S/. 4.002.939,37. Esto totalizaría S/. 7.020.411,43 inyectados a la economía nacional por parte del gobierno estadounidense en estos tres primeros años.<sup>54</sup>

Al mismo tiempo, el gobierno peruano asignaría 6 millones de soles durante los primeros seis años de existencia de la Corporación para sus respectivas actividades.<sup>55</sup> En consecuencia, la CPA fue designada como la única entidad responsable de la producción, exportación y comercialización del caucho en el territorio peruano. Para este fin, se promulgaron decretos brindaban la autorización a la CPA para explotar árboles productores de jebe y caucho nativos en bosques de propiedad del Estado, así como la expropiación de terrenos de privados que no habían sido debidamente registrados. Por su parte, la *Rubber* se comprometió a adquirir toda la producción cauchera, exceptuando la necesaria para el consumo interno peruano, hasta finales de 1946, aunque estos plazos se extendieron en varias ocasiones durante la década de 1940.<sup>56</sup> En este proceso, el caucho sería vendido a un precio establecido por la Corporación, inicialmente a 39 centavos de dólar por libra de caucho fino durante los primeros dos años, ajustándose según la calidad evaluada en los puertos de entrada en Estados Unidos.<sup>57</sup>

De tal manera, la compra y venta del caucho producido en el territorio peruano estaría exclusivamente destinada a los Estados Unidos y al mercado peruano, en menor medida. Fue así que, bajo un sistema de estanco, tanto pequeños como grandes productores de jebe estaban obligados a vender su producción a la Corporación Peruana del Amazonas. Además, la Corporación fue investida con la autoridad de acumular el jebe extraído y procesado en el territorio, evitando la formación de "mercados negros" y exportaciones ilegales de caucho.<sup>58</sup> Asimismo, los productores de jebe debían obtener guías de libre tránsito de la CPA para movilizar las materias primas, y se impondrían sanciones en caso de incumplimiento.<sup>59</sup> Inclusive, mediante un decreto supremo de agosto de 1942, el gobierno peruano reservó a su

---

<sup>54</sup> Cámara de Diputados del Perú. *Informe de la Comisión Parlamentaria acerca de las actividades de la Corporación Peruana del Amazonas*. Lima: Imprenta Torres Aguirre, S.A, 1948, p. 41-42

<sup>55</sup> Cámara de Diputados, *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 11; U.S Department of State, Office of the Historian, Bureau of Public Affairs. *Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1942. Volume VI: The American Republics*. 23 de abril de 1942

<sup>56</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Instrucciones para el trabajo de gomas elásticas*. Lima: Imprenta Samamé, 1942, p. 1.

<sup>57</sup> Cámara de Diputados, *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 11; U.S Department of State, *Diplomatic Papers, 1942, op. cit.*, "Agreement signed April 23, 1942".

<sup>58</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 6

<sup>59</sup> "Tránsito de gomas". *Revista de Hacienda* 15, 1943, pp. 427-428

favor las zonas de la selva donde se producía caucho y suspendió la exportación de esta materia prima sin permisos expedidos según las leyes de las tierras amazónicas.<sup>60</sup>

Con el objetivo de fortalecer el manejo estatal de esta materia prima, para así poder satisfacer tanto la demanda de la *Rubber Development Corporation* como de la industria nacional, se reforzaron una serie de medidas que garantizaran el control de las gomas por parte del gobierno peruano. En primer lugar, en 1942 se suspendió la venta de llantas, neumáticos y cámaras a nivel nacional, para lo cual se constituyó la Comisión de Control de Ventas de Llantas y accesorios, la cual sería encargada de hacer una clasificación de las prioridades para la distribución de estas unidades, de modo que se planteaba una distribución más equitativa y se evitaría el acaparamiento.<sup>61</sup> Esta Comisión estaría conformada por Luis Solís García, Ricardo Madueño y Carlos Ledgard, representantes de la Asociación de Importadores de Automóviles y Llantas, la Dirección de Hacienda y la Cámara de Comercio de Lima.<sup>62</sup>

Para cumplir con las tareas de transporte del caucho, en julio de 1943 se designó al Sindicato Amazónico como la entidad encargada de llevar a cabo el transporte de la producción de jebe destinada al consumo interno nacional. Esta no era una compañía de propiedad de la CPA, sino que la Corporación subcontractaba con esta compañía de transportes. Así, el traslado se realizaba desde los diversos puntos de acopio de la selva, específicamente las Oficinas de la Corporación, hasta los almacenes de la Corporación en Lima. El acuerdo suscrito establecía la responsabilidad del transporte de alrededor de 360 mil kilos de caucho anuales, con precios que oscilaban alrededor de los 90 centavos de sol por kilo movilizado hacia la capital. Sin embargo, en 1943, para las dos últimas ciudades mencionadas, el precio se redujo a 50 centavos de sol por kilo. Para llevar a cabo su labor, el Sindicato Amazónico contaba con tres camiones propiedad de la CPA. Durante su primer año de operaciones, la empresa de transporte demostró un eficiente funcionamiento, enfrentando retrasos frecuentes en la entrega de materias primas únicamente debido a eventos climáticos estacionales de la Amazonía, tales como derrumbes en la carretera, crecida de los ríos, destrucción de puentes, y otras eventualidades.<sup>63</sup>

---

<sup>60</sup> “Memoria del Ministerio de Hacienda, 1942”, *op. cit.*, anexo N° 572

<sup>61</sup> Perú. *Memoria correspondiente al año 1947. Presentada por el Ministro de Hacienda y Comercio, Dr. Luis Echeopar García. Anexos, segunda parte.* Lima: Impr. Americana, 1947, pp. 1209-1210

<sup>62</sup> República del Perú. Ministerio de Relaciones Exteriores, Departamento Comercial. *Informaciones comerciales, económicas y financieras del Perú.* Número 22, julio-setiembre 1942

<sup>63</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, correspondiente al año 1943”. *Revista de Hacienda* 23, 1944, p. 18



### Gráfico 7. Camión del Sindicato Amazónico, S.A



Fuente: [S.A]. *Perú: Obra De Gobierno Del Presidente De La República Dr. Manuel Prado 1939-1945.*

Era necesario fortalecer las medidas de seguridad para la extracción y transporte del caucho, ya que desde el inicio de las operaciones de la Corporación, se informaba sobre la presencia de individuos que extraían esta materia prima ilegalmente en el territorio peruano. En abril de 1942, por ejemplo, se informó que en la ribera peruana del río Yavarí había shiringueros y "cazadores" brasileños que, respaldados por concesionarios de tierras extranjeros, se dedicaban a la explotación del caucho, la caza de sajinos y el comercio de pieles, sin que el Estado pudiera controlar adecuadamente estas actividades.<sup>64</sup> El año siguiente, en febrero de 1943, el cónsul peruano en Manaus enfatizaba la necesidad de “intensificar nuestra vigilancia en las regiones fronterizas tanto para protegerlas como para evitar incidentes que puedan producir serias cuestiones más aun en aquellas [sic] que colindan con las zonas escogidas [...] para el desenvolvimiento del plan cauchero del Brasil y el establecimiento de los fuertes grupos de colonos que se está enviando de los Estados del Norte a la Amazonía”.<sup>65</sup> Estas declaraciones volvían a señalar la presencia de caucheros ilegales en la zona fronteriza con Brasil, quienes impedían que las personas debidamente autorizadas extrajeran el caucho y lo entregaran a la Corporación Peruana del Amazonas. En consecuencia, se ordenaba reforzar la vigilancia y

<sup>64</sup> AGN Prefecturas, Loreto. Iquitos, 25 de abril de 1942

<sup>65</sup> AGN Prefecturas, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto. Lima, 3 de febrero de 1943

control en estas áreas para salvaguardar los intereses de la Corporación y evitar actividades ilegales.

La Corporación enfrentaba no solo el desafío de la extracción ilegal de caucho, sino también ataques de la población indígena local en áreas donde se desarrollaban actividades relacionadas con el caucho. Por ejemplo, las actividades de extracción de gomas sufrían "ataques de indios y bandoleros". Estos incidentes fueron informados en 1942 cerca de los ríos Tapiche y Blanco, aunque se señalaba que habían disminuido considerablemente en los meses recientes.<sup>66</sup> Además, en un campamento de trabajadores que participaban en la construcción de la carretera a Pucallpa, se registraron heridos que presentaban "cuatro heridas de flechas, causadas por los 'cashibos' que habitan en las cabeceras del Neshuya".<sup>67</sup> En respuesta, se llevó a cabo una correría, que eran cazas de indígenas (incluyendo hombres, mujeres y niños), la cual era una práctica violenta común con los indígenas de la Amazonía para capturarlos como mano de obra desde el *boom* del caucho (Barclay y Santos-Granero 2002: 61).

### **Organización de la Corporación Peruana del Amazonas**

El 19 de junio de 1942 se llevó a cabo la formalización de la creación de la Corporación mediante un Decreto Supremo que aprobó sus estatutos. La creación de la Corporación Peruana del Amazonas se orientó principalmente hacia el "desarrollo y explotación de las riquezas agrícolas, mineras e industriales correspondientes a la zona que en el Perú es conocida con el nombre de la Montaña, en el Norte, Centro y Sur de su territorio, y la construcción y explotación de obras públicas en la misma región, así como la administración de las mismas que tenga a bien encomendarle el Gobierno".<sup>68</sup> En otras palabras, su misión central era impulsar el progreso en la región amazónica, alineándose con los objetivos delineados en el Convenio del caucho. La duración de la compañía se extendería indefinidamente, hasta que la materia prima ya no fuera requerida por el gobierno estadounidense. De este modo, la CPA gozó de una exención del pago de arbitrios e impuestos, aunque estas excepciones tributarias no aplicaba a las partes que contrataban con la Corporación.<sup>69</sup> Se destacaba la necesidad imperativa de desarrollar infraestructura como carreteras, aeropuertos y otras vías de acceso a la Amazonía, así como servicios de comunicación inalámbrica, dado que la región permanecía mayormente

---

<sup>66</sup> "Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1943", *op. cit.*, p.25

<sup>67</sup> AGN Prefecturas, Ministerio de Fomento - Dirección de Caminos y Ferrocarriles. 9 de setiembre de 1942

<sup>68</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Estatutos*. Lima: Imprenta Samamé, 1942

<sup>69</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Reglamento interno*. Lima: Gráfica Mundo, 1948

desconectada de la capital y la serranía. Esto era crucial para facilitar el transporte de las materias extraídas de la selva hasta los puertos destinados a la exportación.

Los estatutos delinearon la estructura de la Corporación, estableciendo la creación de Departamentos con funciones específicas en diversos ámbitos, incluyendo contabilidad, legal, agropecuaria, técnico civil, comercial, almacenamiento, control, estadístico y personal.<sup>70</sup> Así, se estableció que la sede oficial de la Corporación se encontrara en Lima, y se tiene registro de su ubicación en el edificio Portia, trasladándose posteriormente al edificio Beytia, en el centro de la capital. Además, se concedió la autorización para establecer agencias y sucursales en todo el país. Entre las más destacadas, debido a la considerable magnitud de su producción, se encontraban las oficinas de Iquitos y las agencias de Tingo María, Yurimaguas y Caballo-Cocha, inauguradas en 1942. Un año después, se establecieron las agencias de Puerto Maldonado, Pucallpa y Puerto Esperanza. Estas oficinas desempeñaban diversas funciones: actuaban como agencias bancarias (proporcionando préstamos a aquellos que deseaban participar en la actividad cauchera), como tiendas donde los productores podían adquirir elementos esenciales para su labor (alimentos, herramientas, medicinas, etc.) y, lo más importante, como centros de recolección y almacenamiento de caucho (Barclay & Granero 2002: 281-282).

Estas oficinas, distribuidas estratégicamente en diversas localidades, estaban a cargo de un Agente principal. Su responsabilidad abarcaba informar sobre las actividades realizadas en su área, mantener un inventario del almacén de la sucursal y satisfacer las necesidades de los trabajadores en cuanto a mercaderías y elementos de trabajo se refiriera. No obstante, como se detalló en la Memoria de la Corporación del año 1942, se enfrentaba a un problema constante: la dificultad para reclutar personal capacitado, tanto agentes como inspectores, para estas sucursales. Este desafío constituía una preocupación inherente a la expansión y gestión efectiva de las oficinas descentralizadas.<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Reglamento 1948, op. cit.*, p. 10

<sup>71</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1943”, *op. cit.*, pp. 29-30



**Gráfico 8: Propaganda de la Corporación Peruana del Amazonas**

# CORPORACION PERUANA DEL AMAZONAS

(Con personería jurídica según decreto supremo del 19 de junio de 1942)

**CAPITAL: 20 MILLONES DE SOLES**

Corporación estatal para el fomento de la producción agrícola, ganadera e industrial en la Selva

OFICINA MATRIZ: LIMA      AGENCIA PRINCIPAL: IQUITOS

## AGENCIAS

<b>RIO AMAZONAS</b> Iquitos Caballococha	<b>RIO PUTUMAYO</b> Puca-Urco	<b>RIO UCAYALI</b> Requena Dos de Mayo Contamana PUCALLPA Atalaya	<b>MADRE DE DIOS</b> PUERTO MALDONADO IBERIA Yaverija
<b>RIO HUALLAGA</b> Yurimaguas Juanjui Uchiza TINGO MARIA	<b>RIO YAVARI</b> Nazareth	<b>RIO PICHIS</b> Puerto Bermúdez	<b>RIO PACHITEA</b> Puerto Inca <b>RIO YURUA</b> Coronel Portillo

## PLANTACIONES

Yurac No. 1 Santa María No. 2 Puerto Inca Iberia	(Carretera Huánuco-Pucallpa) (Yurimaguas) (Río Pachitea) (Depto. de Madre de Dios)
---	---

**PROPIEDADES — EXTENSION TOTAL — 2.600,000 HECTAREAS**

## SERVICIO FLUVIAL

**5 Remolcadores — 8 Motolanchas — 7 Albarengas—3 Shoal-Tractors—Astillero y Maestranza en el río Nanay, Iquitos ASERRADEROS: Yúrac, Iberia**

Fuente: Revista "Urbanismo. Órgano del Buró Nacional Aprista de municipalidades", n°6. Lima, junio de 1947

Entre las diversas funciones desempeñadas por estas agencias regionales, se incluía la gestión de préstamos tanto en efectivo como en materiales destinados a actividades como la extracción de caucho, así como otras labores asociadas a la actividad agrícola, ganadera e industrial.<sup>72</sup> Con rapidez, se implementó un sistema de habilitaciones para la explotación del caucho amazónico. Este sistema, ya operativo a principios de 1900, consistía en que los "aspirantes a patrón", generalmente individuos con una buena reputación en el ámbito del caucho pero que carecían del capital o la mano de obra suficiente, obtenían créditos en mercancías de otros comerciantes o casas comerciales. De esta manera, podían contratar a trabajadores indígenas y saldar su deuda con la entrega de caucho (Barclay y Santos-Granero 2002: 66). El régimen establecido en 1942 introdujo una variante importante al asignar a la CPA la función de proveer los créditos. En este contexto, la Corporación otorgaba préstamos tanto en forma de materiales como en dinero a un "habilitado", es decir, una persona interesada en dedicarse a la explotación y recolección de caucho. La condición para saldar dicho préstamo consistía en entregar caucho a la Corporación. Es crucial destacar que el individuo que establecía un contrato con la Corporación actuaba como

<sup>72</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Reglamento 1948, op. cit.*, pp. 20-21



un "empresario", empleando mano de obra para la recolección de caucho. Además, resultaba fundamental asignar tierras a aquellos que se dedicaban al trabajo del caucho.

De acuerdo con los informes de los diputados de la época, se concedía una habilitación de S/.500, y en ocasiones hasta S/.800, por trabajador. Sin embargo, la totalidad de la suma no se entregaba de una sola vez, sino que se distribuía conforme avanzaba la labor realizada o la entrega de productos, aplicándose esta cantidad a la amortización proporcional del préstamo.<sup>73</sup> En términos simples, se proporcionaba dinero a individuos particulares con el objetivo de estimular la industria del caucho, y la suma prestada se reponía gradualmente a medida que la actividad cauchera generaba ingresos para aquellos que habían accedido a estos préstamos o "habilitaciones". Según los registros disponibles sobre quienes se beneficiaron de este respaldo económico, se observa que estos individuos tenían una larga trayectoria vinculada a la industria cauchera desde varias décadas atrás. Como ejemplo, el cauchero don Remigio del Águila obtuvo una habilitación en la oficina de la CPA en Iquitos, partiendo desde allí con sus trabajadores indígenas al Alto Curanja. En esta ubicación, estableció su base para la explotación del caucho, construyendo un tambo a orillas del río para almacenar la mercadería que llevó consigo para la actividad laboral.<sup>74</sup>

Es evidente que la entrega de dinero conllevaba el riesgo de incumplimientos de pago, como se evidenciará más adelante. Por esta razón, la *Rubber*, al menos en teoría, se comprometió a asumir el 50% de las habilitaciones que resultaran impagadas, mientras que la CPA, por su parte, tenía la responsabilidad de supervisar los contratos de habilitación.<sup>75</sup> De este modo, la presión por incrementar la producción de caucho condujo a la aprobación de una serie de habilitaciones en el país: a finales de 1943, se registraban 195 contratos por un monto superior a los 3 millones de soles, y hacia finales de 1944, el total ascendía a 292 contratos por una suma que superaba los 5 millones de soles.<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 24

<sup>74</sup> AGN, Prefecturas, Loreto, Iquitos, 31 de agosto de 1945

<sup>75</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 26.

<sup>76</sup> "Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, correspondiente al año 1944". *Revista de Hacienda* 23, 1945, p. 529

**Cuadro 3. Montos entregados para habilitaciones durante la Campaña del Caucho**

<b>Resumen de la Cuenta de Habilitaciones (1942-1945)</b>			
<b>Lugares</b>	<b>Entregado S/.</b>	<b>Amortizado S/.</b>	<b>Saldo S/.</b>
Oficina Iquitos	S/.5.056.582,37	S/.1.436.129,00	S/.3.620.453,37
Agencia Yurimaguas	S/.412.525,78	S/.200.791,59	S/.211.734,19
Agencia Caballo-Cocha	S/.226.985,29	S/.137.918,69	S/.89.066,60
Agencia Pucallpa	S/.120.317,50	S/.39.805,65	S/.80.511,85
Agencia Tingo María	S/.688.452,96	S/.279.936,46	S/.407.853,67
Agencia Puerto Inca	S/.469.686,09	S/.182.678,01	S/.287.008,08
Agencia Puerto Maldonado	S/.326.733,32	S/.143.713,12	S/.182.020,20
Agencia Fundo Iberia	S/.49.912,08	S/.1.076,00	S/.48.836,08
Agencia Iñapari	S/.276.783,22	S/.115.726,12	S/.161.057,10
Agencia Cuzco	S/.35.707,71	S/.6.432,38	S/.29.275,33
<b>Totales</b>	<b>S/.7.663.686,32</b>	<b>S/.2.544.207,02</b>	<b>S/.5.117.816,47 *</b>

*Fuente: Informe de la Comisión parlamentaria CPA, 1948, p. 25*

A partir del último cuadro, podemos observar la magnitud de las habilitaciones impagas en diversos puntos del país. Así, durante la fase inicial de la Corporación Peruana del Amazonas, la Agencia de Tingo María ocupó el segundo lugar en cuanto a la cantidad de fondos recibidos para habilitar plantaciones de jebe en el marco de la Campaña del Jebe: se le asignaron más de 680 mil soles de oro, siendo superada solo por Iquitos, Oficina que recibió más de 5 millones de soles. Mientras tanto, agencias como Puerto Maldonado, Iberia e Iñapari, las tres bajo la jurisdicción de la Oficina de Madre de Dios, juntas recibieron aproximadamente 650 mil soles para habilitaciones, es decir, menos dinero que el asignado únicamente a Tingo María. A pesar de ello, todas ellas tenían un porcentaje de amortización de deudas de habilitaciones similar. Por ejemplo, las agencias de Madre de Dios (exceptuando la recientemente creada oficina en Iberia) habían pagado entre el 33% y el 44% de sus deudas de habilitaciones para el año 1945, mientras que Tingo María había amortizado el 40,6% del total de sus deudas.<sup>77</sup>

Otro punto importante cuando se aprobaron los Estatutos fue la designación oficial del Directorio central de la Corporación. La principal responsabilidad de este directorio era llevar a cabo “la venta de todos los productos que obtenga en el ejercicio de las actividades de la Corporación; [y también...] adquirirá por compra u otro medio los elementos y bienes

<sup>77</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit., p. 24*

necesarios para el fiel cumplimiento del objeto de su constitución”.<sup>78</sup> Además, se les encomendó la obligación de celebrar sesiones al menos una vez al mes, cuyas actas serían responsabilidad del secretario; sin embargo, hasta la fecha, no ha sido posible localizar dichos documentos.

Este cuerpo directivo estaría integrado por individuos seleccionados tanto por el Presidente de la República como por el Ministro de Hacienda en funciones. En este contexto, los estatutos establecían la creación de roles como la Gerencia de la Corporación y la Presidencia del Directorio. La distinción entre estos roles residía en que la Gerencia, como primer puesto, implicaba la gestión directa de todos los asuntos de la Corporación y su representación legal ante diversas autoridades, siendo esencialmente el líder de la entidad. Dada la importancia de esta posición, se instó a que tanto el gerente como el subgerente estuvieran plenamente dedicados a las responsabilidades de la Corporación y no pudieran tener emprendimientos individuales sin la autorización del Directorio. En contraste, el rol de la Presidencia se centraba principalmente en dirigir las sesiones del directorio y firmar contratos y documentos clave junto al gerente.<sup>79</sup>

En este contexto, se designó a la primera junta directiva de la Corporación. Jorge de las Casas asumía como el primer Gerente, quien antes se desempeñaba como subgerente en el Banco Central de Reserva del Perú. David Dasso fue designado en la Presidencia del Directorio, desempeñándose en la cartera de Hacienda y participando en la firma del Convenio del Caucho. Otros nombres notables que formaron parte del Directorio incluyeron a Ernesto Acher, Luis Solís García, Enrique Zegarra, Julio East y Pedro Beltrán.<sup>80</sup> Es relevante destacar que el mandato de la dirección tenía un límite máximo de 2 años en el cargo, aunque los registros de la formación del directorio indican una falta de continuidad en el ejercicio de los puestos de alto rango de la Corporación, lo cual generaba un entorpecimiento de las actividades de la CPA. Esta situación se atribuía en gran medida a los conflictos generados por la producción de caucho, un aspecto que exploraremos más adelante. En la tabla siguiente, se presenta un desglose de los integrantes del Directorio de la CPA hasta el cierre de 1949.

---

<sup>78</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Reglamento 1948, op. cit.*, p.

<sup>79</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Reglamento 1948, op. cit.*, p.

<sup>80</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1943”, *op. cit.*, p. 29

**Cuadro 4. Miembros del Directorio de la Corporación Peruana del Amazonas, 1942-1949**

<b>Año</b>	<b>Nombre</b>	<b>Cargo</b>
1942	Jorge de las Casas	Gerente
	Ernesto Acher	Sub-gerente
	David Dasso	Presidente
	Luis Solís García <sup>81</sup>	Vicepresidente
	Pedro Beltrán	Directorio
	Julio East	Directorio
	Enrique Zegarra	Directorio
1943	David Dasso	Directorio
	Luis Solís García	Vicepresidente
	Guillermo Málaga	Directorio
	Alcides Velarde	Directorio
	Enrique Zegarra	Directorio
1944 (¿?)	Guillermo Málaga	Directorio
1945	Carlos A. Vidal	Directorio
1946	Carlos A. Vidal	Presidente
1947	Roberto Letts Sánchez	Presidente
1949	Luis Rodríguez Rengifo	Presidente
	Héctor García Ribeyro	Vicepresidente
	Hermann Baumann	Director
	Carlos Lira Gámez	Director
	Ramón Remolina	Gerente
	Joaquín A. Cortez	Sub-gerente
	Luis F. Garaycochea	Contador apoderado

*Fuente: Elaboración propia a partir de Revista de Hacienda 1944, n. 17, p. 29; The American Republics, 1946, XI; Memoria Hacienda 1947-1; Memoria del Ejercicio de 1950; Cuadros Estadísticos sobre Producción y Consumo de Goma en el Perú; Informe de la Comisión parlamentaria CPA, 1948, p. 41*

### **El sistema de comunicaciones para conectar la Amazonía con el Perú**

Como ya mencionamos, las labores de la Corporación requerían la construcción de infraestructura como carreteras, aeropuertos y otras vías de acceso a la Amazonía, así como servicios de comunicación inalámbrica. Esto se debía a que la región estaba en gran medida desconectada de la capital y la serranía, y no sería viable transportar las materias extraídas de la selva hasta los puertos correspondientes para su exportación. En consecuencia, la

<sup>81</sup> Solís García participaba, a la vez, como parte de la Junta de Control de Venta y Distribución de Llantas.



responsabilidad de llevar a cabo estas obras recaería en el gobierno peruano, principalmente financiado a través del Fondo de Desarrollo proporcionado por los Estados Unidos. La contribución financiera de este país resultó crucial para la ejecución de obras de carácter público, consideradas esenciales por la Corporación y *Rubber* para el transporte del caucho. En este contexto, se promulgaron una serie de facilidades que permitieron a la Corporación obtener concesiones y autorizaciones gubernamentales para las obras necesarias, para lo cual se le autorizó a constituir empresas y compañías con el fin de alcanzar sus objetivos productivos.<sup>82</sup>

La carretera de Lima-Huánuco-Pucallpa podía proporcionar el transporte por vías terrestres, pero para mayor rapidez del traslado de las gomas, sería preferida la vía aérea para este fin. En este escenario, una de las iniciativas más sobresalientes, respaldada por la inversión de la *Rubber Reserve Company*, fue la edificación de un aeropuerto en la ciudad de Iquitos. Este proyecto se llevó a cabo mediante un acuerdo suscrito en febrero de 1943 entre el gobierno peruano y la *Defense Supplies Corporation* de los Estados Unidos. El convenio con esta entidad estadounidense adquiriría una significativa relevancia al formar parte del desarrollo del Programa del Caucho en América Latina, con el propósito de establecer una serie de aeropuertos y suministrar aviones para fortalecer un sistema aéreo vinculado a la producción de caucho y otros recursos naturales de interés. De esta manera, se destacaba la importancia de la implementación de conexiones aéreas con la Amazonía, ya que permitían enlazar "los puertos y grandes ciudades de la costa occidental del Perú y el centro de la hoya amazónica peruana, así como también para el tráfico internacional con Brasil, al proporcionar facilidades para mejorar el transporte y las comunicaciones en esta región rica en goma, barbasco, caoba, balata y otros productos de la selva".<sup>83</sup>

Específicamente en el caso peruano, debido a la falta de infraestructura vial hacia ciudades como Iquitos, así como a la escasez de carreteras que lleguen a otros lugares en la selva, el transporte aéreo se convertía en una necesidad esencial para trasladar las materias primas solicitadas por los norteamericanos, así como el transporte de alimentos y artículos de primera necesidad para las poblaciones selváticas. Además, la apertura de vuelos nacionales e internacionales se traduciría en un menor tiempo de transporte hacia los puertos peruanos y brasileños y, por ende, facilitaría su exportación. De tal manera, como se mencionaba en un diario de la época, "el transporte en avión resulta, si no el más barato, sí el más rápido y seguro

---

<sup>82</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Estatutos, 1942, op. cit.*, p. 3

<sup>83</sup> Rubber Development Corporation. *Aeropuerto de Iquitos, construido por Rubber Development Corporation, una Agencia del Gobierno de los EE.UU.* Iquitos: Gráfica Stylo, 1945, p. 19

entre la Costa y la Montaña".<sup>84</sup> Así, el proyecto de infraestructura aérea buscaría establecer conexiones aéreas entre aeropuertos en América Latina, abarcando naciones como Perú, Colombia y Brasil, todos ellos significativos en la producción de caucho, tanto entre sí como, especialmente, con los Estados Unidos. En esencia, la ruta conectaría Miami con Manaos (a través de Maracaibo, Venezuela), así como Belem con Iquitos (pasando por Manaos), Talara o Paita con Iquitos (a través de Yurimaguas o Barranca), entre otras posibles conexiones.<sup>85</sup>

De esta manera, la construcción del aeropuerto en Iquitos se enmarcó dentro del referido programa, con la finalidad de recibir aviones de mayor tamaño que los que normalmente aterrizaban en la pista existente en la ciudad. Es relevante destacar que la financiación de la construcción provino del Fondo de Desarrollo estadounidense, con la autorización para que la Rubber vendiera la maquinaria necesaria a la Corporación Peruana del Amazonas destinada a la construcción del aeródromo en Iquitos.<sup>86</sup> Así, para dar inicio a las obras, el gobierno peruano se comprometió a facilitar las visas necesarias para el personal estadounidense encargado de la construcción y a otorgar permisos especiales para operar las estaciones de radio locales necesarias para las comunicaciones aéreas.<sup>87</sup> Asimismo, para agilizar la importación de la tecnología requerida tanto para la construcción del aeropuerto como para futuras obras, la *Rubber Reserve Corporation* fue eximida del pago de derechos correspondientes a materiales y mercancías importadas. Esto incluía tanto las obras públicas y materiales que la misma empresa llevara a cabo, así por la Corporación Peruana del Amazonas. Por mencionar algunas facilidades otorgadas, se implementó la exención de impuestos sobre gasolinas, lubricantes u otros aceites combustibles.

De este modo, los expertos estadounidenses seleccionaron el emplazamiento para la construcción del aeropuerto, el cual fue cedido sin incurrir en costos de arrendamiento u otros gastos. Se introdujeron en la región diversas tecnologías, como motoniveladoras, jeeps, tractores D6 y D8, y otras máquinas importadas.<sup>88</sup> Además, se destinaron aviones "Catalina" exclusivamente para actividades vinculadas a la industria del caucho. Estos modelos, conocidos

---

<sup>84</sup> "Aeropuertos para la industria cauchera". *El Peruano*. Lima, 20 de febrero de 1943.

<sup>85</sup> Revista Hacienda 1943, 13, pp. 107-108

<sup>86</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 6

<sup>87</sup> "Agreement between the United States and Peru concerning an air service, adjunct to the project of developing wild rubber, entered into on February 18, 1943". En U.S Department of State, Office of the Historian, Bureau of Public Affairs. *Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1943. Volume VI: The American Republics*.

<sup>88</sup> AGN. Prefecturas. Ministerio de Hacienda y Comercio. Loreto, 27 de octubre de 1945; Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 41;

como "anfibia", tenían la capacidad de aterrizar tanto en tierra como en agua, gracias a su sistema de aterrizaje retráctil y su diseño aerodinámico avanzado.<sup>89</sup> Esta versatilidad les permitía adaptarse fácilmente al entorno de la Amazonía, ya que, como se mencionaba, “en muchas ocasiones es más fácil acuatizar en algunos de los numerosos ríos, remansos o afluentes que surcan la hoya amazónica”.<sup>90</sup> A la vez, estos aviones serían operados y gestionados por la compañía de Aviación Faucett S.A, quienes actuarían como representantes de la *Rubber*.<sup>91</sup>

Así, después de casi tres años de trabajos, el aeropuerto fue oficialmente inaugurado en octubre de 1945. Los informes de la Prefectura de Loreto indicaron que la construcción del aeropuerto de Iquitos transcurrió sin mayores inconvenientes, en gran medida gracias a que la ciudad ya estaba urbanizada para mediados de siglo, lo que facilitó la disponibilidad de mano de obra, a diferencia de lo que se experimentaba en otras ciudades. En última instancia, parte de la tecnología importada para la edificación de este aeropuerto se trasladaría a Yurimaguas para la construcción de una pista de aterrizaje en esa área, según informes presentados al ministro de Fomento.<sup>92</sup>

Desde el inicio, se conocía que la cantidad de aviones asignados a la Corporación Peruana del Amazonas no era suficiente para el transporte de caucho y pasajeros en varias áreas de la selva, situación que se complicaba aún más debido a la falta de carreteras hacia esa región. Entre algunos de los problemas registrados, se registró un accidente temprano con uno de los aviones Catalina, lo cual dejó a Loreto con solo un avión disponible para el transporte.<sup>93</sup> Asimismo, el diputado por la mencionada región, Benigno Solsol, manifestó su preocupación por las deficientes condiciones del servicio aéreo hacia Iquitos, cuyas quejas se divulgaron en varios periódicos locales.<sup>94</sup>

#### **2.4 La investigación y experimentación del caucho: el caso de Tingo María**

Además de proporcionar financiamiento para estimular la explotación de caucho en diferentes regiones del país, resultaba esencial examinar y difundir las más recientes técnicas relacionadas con el cultivo, cuidado y procesamiento de las plantas hevea en el territorio peruano. Se evidenciaba así un claro interés en divulgar los procedimientos modernos de la laminación del

---

<sup>89</sup> “Para el desenvolvimiento de la industria cauchera”. *La Prensa*. Lima, 19 de marzo de 1943

<sup>90</sup> “El desarrollo de la industria de jebe elástico”. *La Prensa*. Lima, 11 de abril de 1943.

<sup>91</sup> “Para el desenvolvimiento de la industria cauchera”. *La Prensa*. Lima, 19 de marzo de 1943

<sup>92</sup> AGN. Prefecturas. Ministerio de Hacienda y Comercio. Loreto, 27 de octubre de 1945.

<sup>93</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1944”, *op. cit.*, p. 537

<sup>94</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 27 de enero de 1947

caucho a través de la elaboración de folletos, como se realizó de manera oportuna con la publicación de textos como "Instrucciones para el trabajo de gomas elásticas", publicado en 1942 por la Corporación Peruana del Amazonas. Asimismo, se llevaron a cabo publicaciones por parte de la Estación Experimental Agrícola de Tingo María, institución que desempeñó un papel crucial en el estudio del caucho peruano durante el periodo de la Segunda Guerra Mundial, y tras el fin del conflicto, continuó sus investigaciones sobre diversas especies agrícolas. Algunos títulos encontrados incluyen "Breve referencia a los principales cultivos de la zona de Tingo María desde el punto de vista agrícola" (1953) y "Gasto estimado de una pequeña plantación de caucho" (1955), así como la aparición de un boletín producido por la misma Estación, cuya primera edición se desconoce.

Haciendo una breve cronología, previa a la aparición de la Estación Experimental y Agrícola de Tingo María, esta ciudad era un centro de colonización. Como mencionamos antes, este tipo de asentamientos era pues una política de poblamiento para un futuro aprovechamiento de recursos naturales amazónicos durante el gobierno de Manuel Prado. Así, se reportaba que, en 1941, el administrador del centro de colonización era el ingeniero Sven Ericson, un matemático sueco que se asentó en Tingo María tras trabajar en Madre de Dios para una compañía gomera.<sup>95</sup> No obstante, esta colonia parecía no ser eficiente, pues al año siguiente, se reportaba que no se llegaba a mil trabajadores en la zona.<sup>96</sup>

Más allá del plan colonizador, desde los primeros años de la década de 1940, Tingo María adquiriría una importancia crucial debido a la atención que le prestaban los técnicos agrónomos estadounidenses. La presencia de técnicos y científicos estadounidenses se remontaba a 1940, cuando el embajador de los Estados Unidos, en conversaciones con el ministro Dasso, manifestó la disposición de su gobierno para poner a disposición del país a expertos norteamericanos que contribuyeran a la producción de materias primas y artículos demandados por el mercado estadounidense.<sup>97</sup> Así, el personal que llegó a esta área de la selva baja estaba compuesto principalmente por ingenieros y agrónomos peruanos y extranjeros, incluyendo especialistas en cultivo de caucho, edafólogos, zootecnistas y genetistas de plantas.<sup>98</sup> Estos profesionales dedicaban sus esfuerzos al estudio de los recursos naturales (animales y vegetales)

---

<sup>95</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara del Senado*. 22 de agosto de 1941.

<sup>96</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 20 de octubre de 1942

<sup>97</sup> *Actas del Consejo de Ministros de la República del Perú*, 14 de junio de 1940

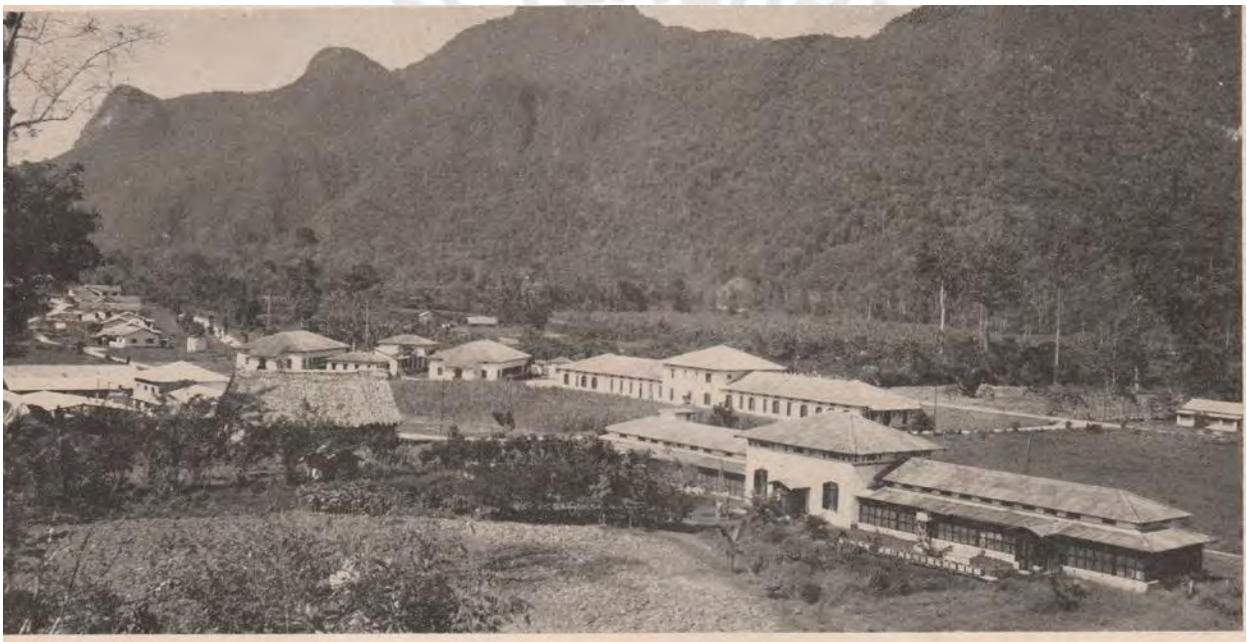
<sup>98</sup> "Tingo María". *Agriculture in the Americas*, Washington D. C., June 1943, p. 107



en el clima tropical de esta región de Huánuco, y trajeron consigo equipos de laboratorio y otros materiales que no serían fácilmente accesibles en el mercado local peruano.

Estos especialistas veían en este territorio un lugar propicio para cultivar y estudiar materias primas amazónicas que fueran beneficiosas para los Estados Unidos, especialmente por su clima cálido-templado, el cual parecía excelente para el cultivo de especies tropicales (Saint Marie 1948: 535). Así, como ya mencionamos al inicio del apartado 2, en 1941 se informaba sobre la existencia de un vivero con semillas de caucho establecido en esta localidad, el cual tomó el nombre de la Estación Propulsora del Cultivo y Explotación del Caucho, donde se llevaba a cabo el cultivo de gomas y otros productos de interés.

**Gráfico 9. Vista panorámica de la Estación Experimental de Tingo María**



Fuente: *Facebook*, “Tingo María, Ayer y Siempre”. Consulta: 30 de setiembre de 2022

**Gráfico 10. “Administrative Building, Agricultural Experiment Station, Tingo Maria, Peru”**



Fuente: *Special Collection Research Center at North Carolina State University Libraries*. Fecha desconocida.

En este contexto, después de la Conferencia de Río, se decidió a finales de febrero de 1942 establecer una "Estación de agricultura tropical" en Tingo María. Esta iniciativa contaría con el respaldo de los Departamentos de Agricultura tanto del Perú como de los Estados Unidos. La estación sería administrada de manera conjunta por ambos países, siendo responsabilidad del Perú proporcionar el mobiliario necesario, incluyendo la construcción de laboratorios, bibliotecas y viviendas para los técnicos, además de asegurar un terreno de no menos de 1250 acres para las labores de la Estación. Era esencial garantizar servicios básicos, como acceso a agua potable, los cuales debían ser brindados en el marco del plan de colonización de la Amazonía. Asimismo, era necesario el acceso a publicaciones locales y extranjeras, que permitieran mantener al tanto de los últimos conocimientos e investigaciones relacionadas a las industrias tropicales. Además, se requería financiamiento para las publicaciones generadas por la Estación, las cuales ya mencionamos previamente. Por su parte, el gobierno estadounidense se encargaría de proveer el equipo que no estuviera disponible en el territorio peruano.<sup>99</sup>

Bajo estas premisas y acuerdos, el 21 de abril de 1942 se inauguró la Estación Experimental Agrícola de Tingo María, situada en la ruta de la carretera de Lima a Pucallpa, a una distancia

---

<sup>99</sup> “Names & News: The Tingo María Agreement”. *Agriculture in the Americas*, Washington D. C., March 1941, p. 102; “Tingo María”. *Agriculture in the Americas*, Washington D. C., June 1943, p. 107

aproximada de 300 kilómetros de Pucallpa.<sup>100</sup> La relevancia de esta estación residía en su función principal de planificar, supervisar e interpretar las labores de las subestaciones ubicadas en Iquitos, Río Napo, Río Marañón, Satipo, Marcapata y Tambopata.<sup>101</sup>

De esta manera, Tingo María se unía a una serie de estaciones experimentales creadas en América Latina, apoyadas por la Oficina de Relaciones Exteriores para la Agricultura (OFAR) del Departamento de Agricultura de Estados Unidos en América Latina, las cuales fueron creadas con el propósito de promover cultivos necesarios para Estados Unidos. Como señala Adriana Feld, el establecimiento de estas estaciones experimentales en América Latina respondía a los intereses a largo plazo de Estados Unidos, que buscaba transformar de manera significativa el panorama rural de la región (Feld 2021: 512-515). Además, Nicolás Cuví sostiene que estas estaciones eran centros de investigación al servicio de las plantaciones comerciales y lugares para "disciplinar la naturaleza", utilizándolos como pequeños laboratorios para domesticar, clasificar y aclimatar plantas (2011 :170). En el caso de las estaciones en la Amazonía, se emplearon para experimentar y analizar qué especies se adaptaban mejor al clima y condiciones medioambientales locales, promoviendo así una mayor inversión en industrias específicas, y lo más importante, asegurando su rentabilidad.

Dada la caracterización de este tipo de estaciones, entendemos los objetivos primordiales planteados por la estación de Tingo María. Así, se proponían investigaciones sobre una amplia gama de cultivos tanto para la localidad como para toda la región amazónica, prestando especial interés en el caucho. Fue así que se comentó que un área específica de la Estación trataría los problemas del caucho, dividiéndose el proyecto general en dieciocho secciones que estudiaban todos los problemas que involucraban la explotación del jébe. Así, tan pronto como en agosto de 1942, se comentaba que 250 mil plantas de caucho habían sido trasplantadas en este territorio.<sup>102</sup>

Para cumplir con las cifras exigidas por el Convenio del Caucho, se requería el desarrollo de estudios sobre nuevos métodos agronómicos que promovieran una agricultura sostenible, los cuales debían ser difundidos a nivel nacional para la adopción de las prácticas de cultivo más

---

<sup>100</sup> Ministerio de Agricultura, Dirección de Colonización y Asuntos Orientales. *La acción oficial en el desarrollo agropecuario de la colonización de Tingo María, años 1942-1946*. Lima, 1947

<sup>101</sup> "Along the Agricultural Front". *Agriculture in the Americas*, Washington D. C., June 1944, vol. IV, no. 6, p. 118

<sup>102</sup> Anales del Primer Congreso Nacional de Ingenieros Agrónomos, 1947, p. 510-512; Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 16 de agosto de 1944

recientes y eficaces. Sin embargo, no bastaba con brindar conocimientos a los agricultores, sino que también era esencial proporcionarles los materiales de siembra necesarios para los cultivos. Por último, se consideraba fundamental la colaboración con otras instituciones agrícolas internacionales para intercambiar información y personal científico.<sup>103</sup> Así, podemos afirmar que el fin de la Estación de Tingo María era abarcar una amplia gama de cultivos tropicales, pero en el marco del Convenio del Caucho, se le daba prioridad a esta materia prima.

Es preciso destacar que el desarrollo de la Estación Experimental se debió gracias a las comunicaciones eficientes hacia la zona. Por un lado, estaba conectada a la capital y a la selva por medio de la carretera Lima-Huánuco-Pucallpa, lo cual permitía el transporte de personal y materias primas tanto a los puertos como a otros puntos de la región amazónica. Asimismo, contaban con una pista de aterrizaje, la cual garantizaba la conexión con Lima, Huánuco, Iquitos, entre otros puntos del país.<sup>104</sup> No obstante, se reportaba que las comunicaciones por vía aérea –así como terrestre– se interrumpían durante la temporada de lluvias debido a que la pista de aterrizaje se empozaba o se inundaba debido al alza del río Huallaga.<sup>105</sup>

Con respecto al mencionado Convenio, el diputado Federico Uranga afirmaba que "desde que se firmó el convenio con Estados Unidos y fueron cinco expertos americanos a la zona ha cambiado radicalmente la Estación Experimental y, efectivamente, estos maestros americanos van enseñando a un número de agrónomos que viene desarrollando la agricultura propia del lugar [...]".<sup>106</sup> Para que estos técnicos pudiesen llegar al país sin mayores inconvenientes, se debía dotar de facilidades para la visita de los científicos norteamericanos, muchos de los cuales se quedaron por un amplio periodo de tiempo en la ciudad. Así, se ha logrado compilar una lista con algunos nombres del personal extranjero que laboró en la Estación durante la década de 1940.

---

<sup>103</sup> Dirección de Colonización y Asuntos Orientales. *La acción oficial en Tingo María, op. cit.*, anexo I

<sup>104</sup> *Mensaje del Presidente del Perú, Doctor Manuel Prado y Ugarteche, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1945*, p. 142

<sup>105</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 27 de enero de 1947

<sup>106</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 16 de agosto de 1944



**Cuadro 5. Técnicos norteamericanos destacados por el Departamento de Agricultura de Estados Unidos a la Estación Experimental Agrícola de Tingo María**

Año de llegada	Cargo / ocupación	Nombre
1943	Director	Benjamin J. Birdshall
		Charles P. Loomis
	Jefe del Departamento de Ganadería	Harold J. Brooks
	-	William L. Wickline
	Patólogo	William C. Davis
	-	Rolland C. Lorenz
	Patólogo	Bowen S. Crandall
	-	William Martin
	-	Russell John Seibert
1944	-	Edward P. Chynoweth
	-	William C. Cooper
	Ingeniero agrónomo	Albert Le Roy Burkett
1945		Robert Pendleton
	Técnico Fisiologista / horticultor	Charles F. Swingle
	Jefe laboratorio de Química	Andrew Foster Freeman
	Técnico fitopatólogo	John B. Carpenter

Fuente: Elaboración propia a partir de AGN, Prefecuturas, Ministerio de Agricultura, 1943. 2 de agosto; AGN, Prefecuturas, Ministerio de Agricultura 1943. 23 de agosto; AGN, Prefecuturas, Ministerio de Agricultura 1944. 8 de enero de 1944; AGN, Prefecuturas, Ministerio de Agricultura 1944. 20 de marzo de 1944; AGN. Prefecuturas, Ministerio de Agricultura 1944. 10 de abril de 1944; Prefecuturas, Ministerio de Agricultura 1945. 10 de enero de 1945; AGN. Prefecuturas, Ministerio de Agricultura 1945. 17 de setiembre de 1945; AGN. Prefecuturas, Ministerio de Agricultura 1946. 8 de junio de 1946

A partir del cuadro 5, que no brinda un panorama incompleto de la cantidad de científicos norteamericanos que llegaron al Perú, se puede apreciar que los especialistas llegaron para asumir roles importantes en la Estación de Tingo María en varios campos de investigación, abarcando desde el estudio de plantas hasta el de animales. Estos técnicos rotaban entre diversas estaciones agrícolas del mundo, principalmente Sudamérica, donde a menudo supervisaban que la producción de cultivos se realicen según los estándares aprobados por el Ministerio de Agricultura estadounidense, tanto con los científicos como con la mano de obra dedicada a las plantaciones. A la vez que dirigían los cultivos, se enriquecían con las experimentaciones realizadas en los diversos puntos de la región. Así lo expresaba Charles Loomis, enviado estadounidense en Tingo María, quien manifestaba que la tarea de los agentes norteamericanos no se limitaba únicamente a compartir información proveniente de la Estación Experimental u otros organismos científicos, sino que implicaba mantener un estrecho contacto con los

agricultores para comprender sus necesidades y dudas en relación con los nuevos materiales y métodos de plantación introducidos por los estadounidenses.<sup>107</sup>

Entre algunos de los científicos identificados en el cuadro 5, destacaba la figura del Dr. James T. Mitchell, proveniente de la Estación Experimental en Canal Zone, cuya labor consistió en difundir información actualizada entre los agricultores de Tingo María. Igualmente relevante es el caso del Dr. Benjamin J. Birdshall, el primer director de la Estación, quien arribó a Perú a finales de julio de 1942, y contaba con experiencia previa de siete años como químico de suelos y director de plantaciones en países como Colombia, Costa Rica, Honduras y Panamá. Tras concluir su periodo como director de la Estación Experimental en 1946, regresó a Washington para trabajar en la Oficina de Relaciones Exteriores para la Agricultura.<sup>108</sup> Asimismo, el Dr. William Cooper fue enviado a Tingo María con la finalidad de difundir prácticas agrícolas aprobadas para los trabajadores locales, distribuir materiales de siembra y fomentar la cooperación con otras instituciones agrícolas a nivel mundial.<sup>109</sup> En cuanto al Dr. John B. Carpenter, especializado en investigaciones sobre la planta de caucho, previamente había trabajado en la *Cooperative Rubber Station* y las plantaciones de *Goodyear* en Costa Rica, adquiriendo conocimientos sobre los desafíos, enfermedades y métodos de cultivo del caucho en ese país.<sup>110</sup>

Sin embargo, no solo se suscitaba la visita de técnicos norteamericanos al Perú, sino que científicos peruanos visitaban diversas estaciones experimentales, nacionales e internacionales. Así, de forma anual, un grupo de estudiantes de la Universidad Nacional Agraria La Molina realizaba una estancia de tres meses en Tingo María como parte de su curso de Agricultura Tropical. Posteriormente, muchos de ellos eran enviados a la Estación Cooperativa Central de Caucho en Turrialba, Costa Rica, tras completar sus estudios.<sup>111</sup> Por ejemplo, Oscar Garibaldi, quien ejerció como director de la Estación de Tingo María, pasó un año realizando estudios en Estados Unidos bajo la tutoría del Departamento de Agricultura estadounidense.<sup>112</sup> Este mismo

---

<sup>107</sup> Loomis, Charles P. "Applied anthropology in Latin America. Extension work at Tingo Maria". *Agriculture in the Americas* vol. 4, no. 2, 1944

<sup>108</sup> "Tingo María". *Agriculture in the Americas*, Washington D. C., June 1943, p. 108; "Names and news". *Agriculture in the Americas*, Washington D.C, December 1946, Vol. 6, no. 12.

<sup>109</sup> "Names and news". *Agriculture in the Americas*, Washington D.C, March 1944. Vol. 4, no. 3

<sup>110</sup> "Names and news". *Agriculture in the Americas*, Washington D.C, April 1946. Vol. 6, no. 4

<sup>111</sup> Rands y Polhamus, *op. cit.*, p. 68

<sup>112</sup> "Names and News". *Agriculture in the Americas*, Washington D.C, September 1946, vol. 6, no. 2

tipo de beneficio fue otorgado a otro agrónomo de la Estación Experimental, Gonzalo García Castañeda, para estudiar horticultura y fisionomía de plantas.<sup>113</sup>

De esta manera, podemos considerar a Tingo María en la década de 1940 como un centro de significativo intercambio científico y de conocimientos entre los agricultores locales y los científicos tanto peruanos como estadounidenses. Este intercambio quedó plasmado en la IV Convención Agronómica Regional del Oriente, celebrada en Tingo María entre el 29 de junio y el 3 de julio de 1945, evento que contó con la participación del presidente Manuel Prado. Durante estos días, se presentaron diversas ponencias que abordaron principalmente los desafíos relacionados con la explotación del Oriente peruano, así como las posibles soluciones para estos problemas, con el objetivo de unir esfuerzos para impulsar el conocimiento técnico de los colonos de la zona. Además, varias presentaciones ofrecieron un balance de la última década en cuanto al desarrollo de las industrias en los departamentos de Loreto, San Martín, Amazonas, Madre de Dios, Huánuco y Junín.<sup>114</sup>

A pesar del interés por el estudio de diversos cultivos tropicales, durante la década de 1940 era crucial fomentar el interés de los colonos hacia la producción de jebe o el barbasco, que eran cultivos que tanto los estadounidenses como peruanos necesitaban en aquel contexto. No obstante, hubo limitaciones que fueron en detrimento del fomento del caucho peruano. Por un lado, los colonos mostraban interés y solicitaban asesoramiento por cultivos como la coca, el tabaco, el café, el maíz, el arroz, así como verduras y frutas para el uso doméstico.<sup>115</sup> Por otro lado, se mantenían problemas inherentes al proyecto colonizador de la Amazonía, tales como la falta de mano de obra y personal administrativo en Tingo María. Esta situación se debía porque el gobierno de Prado no había cumplido con las construcciones necesarias para el asentamiento – bajo condiciones mínimas - de sus colonos. Por ejemplo, varios directores de la Estación expresaron que, en vez de realizar investigaciones, se dedicaron a la agobiante tarea administrativa, a la vez que no contaban con el apoyo de los colonos dado que estos estaban preocupados en satisfacer sus necesidades para su correcto establecimiento (Cuvi 2015: 77).

---

<sup>113</sup> “Names and News”. *Agriculture in the Americas*, Washington D.C, June-July 1946, vol. 6, n. 6-7

<sup>114</sup> Convención Agronómica Regional del Oriente. *Anales de la IV Convención Agronómica Regional del Oriente : realizada en Tingo María del 29 de junio al 3 de julio de 1945*. Lima: Talleres de la Empresa Gráfica Scheuch, 1945

<sup>115</sup> Loomis, *op. cit.*, p. 24-25

## 2.5. El fundo Iberia y la producción de caucho de Madre de Dios

La región de Madre de Dios caracterizaba por haber sido un importante foco de producción cauchera a inicios del siglo XX. A pesar de su importancia en el pasado, varias localidades fueron abandonadas casi en su totalidad y perdieron el contacto con las zonas comerciales centrales tras la crisis de las gomas de inicios en 1920 (Barclay & Granero 2002: 188-189). Por tal motivo, los antiguos caucheros de esta región tuvieron que cambiar de actividades económicas para su sustento, dedicándose a labores como actividades auríferas.<sup>116</sup> Por su parte, el barón del caucho, Máximo Rodríguez, se quedó en la región y viró sus actividades al rubro ganadero y agrícola, estableciendo la Colonizadora Madre de Dios. Sin embargo, un rol crucial para el desempeño de la región lo tuvo el cauchero Carlos León Velarde, quien facilitó las iniciativas del gobierno leguista para abrir nuevas rutas de penetración del departamento (Castillo y Perz 2023: 121). Otras de las iniciativas de los caucheros fue el establecimiento de pistas de aterrizaje para aviones. Por ejemplo, Máximo Rodríguez estableció en el fundo Iberia una pista para facilitar sus actividades agrícolas. Asimismo, se comentaba acerca de la llegada de hidroaviones en el río Madre de Dios, los cuales conectaban pequeñas ciudades del departamento (2023: 114).

Así, a finales de 1942, la *Rubber Development Corporation* efectuó una visita al departamento mencionado, en particular a la provincia del Tahuamanu, en el mencionado departamento, donde se descubrieron vastas cantidades de árboles productores de goma. El lugar había sido inspeccionado por el Dr. John Seibert, enviado norteamericano a la Estación de Tingo María, quien comprobó que el fundo era óptimo para el cultivo de caucho, motivo por el cual se injertaron más de 11 mil plantas de jebe en esta zona.<sup>117</sup> La región era considerada como viable para la explotación, principalmente a raíz de su cercanía a los ríos y a los caminos que conducían a la ciudad de Puerto Maldonado, capital de Madre de Dios.<sup>118</sup> Estas condiciones favorables habían sido ya resaltadas en años previos, cuando aún durante el gobierno de Oscar R. Benavides, se aprobó la creación de una Estación Experimental Agrícola en Puerto Maldonado debido a la presencia de gomas de altísima calidad así como variedades de maderas finas. Sin embargo, hasta 1943 no se había construido.<sup>119</sup>

---

<sup>116</sup> “Los caucheros y la Corporación Peruana del Amazonas”. Diario desconocido, 18 de enero de 1943

<sup>117</sup> *Mensaje del Presidente del Perú, Doctor Manuel Prado y Ugarteche, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1944*, p. 136

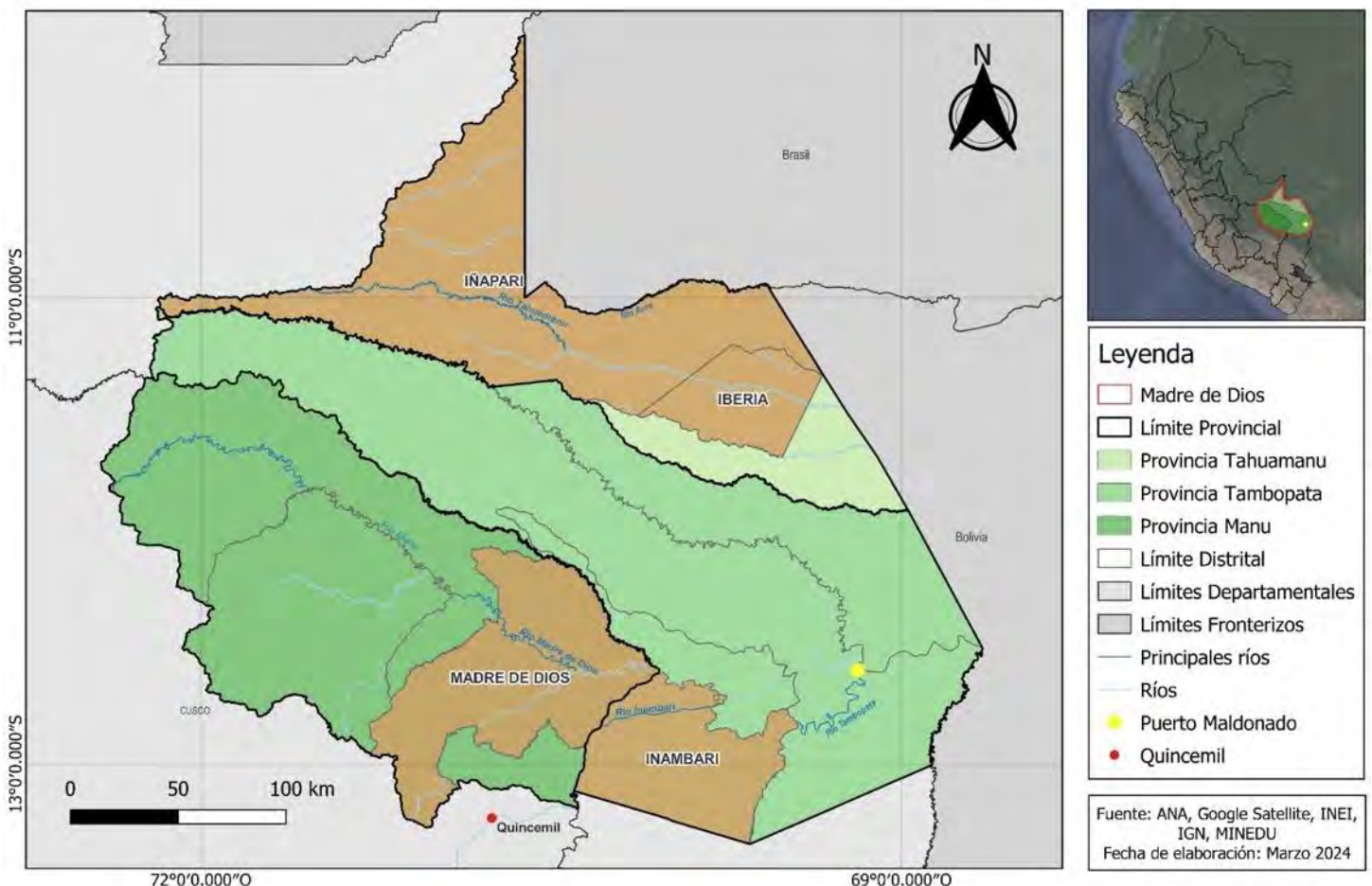
<sup>118</sup> “El caucho del Madre de Dios”. *El Peruano*. Lima, 26 de noviembre de 1942.

<sup>119</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 23 de agosto de 1943



A pesar de las valoraciones positivas concernientes al entorno del departamanto, existían problemas críticos en la región que entorpecerían la producción de caucho, los cuales no podían obviarse: la falta de integración (principalmente terrestre) con el resto del país, así como la escasa mano de obra en la región. Sobre el primer factor, la poca accesibilidad por medio de carreteras a la región perjudicaba al transporte de herramientas para la industria de las gomas.<sup>120</sup> Por tal motivo, el presidente Prado, que visitó la región a inicios de los años cuarenta, prometió la construcción de caminos, para facilitar así la producción y transporte de las gomas, las cuales unirían este departamento con el Cusco (2023: 126). Con respecto al segundo factor, la limitada población indígena de Madre de Dios había migrado a otras zonas de producción de cauchera, como Brasil y Bolivia, debido a que muchos pobladores únicamente conocían la labor cauchera.<sup>121</sup>

**Gráfico 11. Mapa de la región de Madre de Dios**



Fuente: Elaborado por Daniela León de la Cruz (PUCP)

<sup>120</sup> “La industria cauchera en el Departamento del Madre de Dios”. *La Prensa*, 18 de enero de 1943

<sup>121</sup> “La industria cauchera en el Departamento del Madre de Dios”. *La Prensa*. 18 de enero de 1943

Es en este contexto en el que la industria cauchera se reactivaba en Madre de Dios en el año 1943. Parecía que la necesidad por las gomas prevalecía por sobre una planificación más cautelosa de la reactivación cauchera en esta región. Así, se instalaron oficinas de la Corporación Peruana del Amazonas en la región, especialmente en la provincia del Tahuamanu, la cual era una zona fronteriza con el Brasil y Bolivia. Por su condición limítrofe, era preciso reforzar la soberanía peruana en el lugar, el cual en décadas pasadas había dependido fundamentalmente de los países vecinos.<sup>122</sup> Aunque se manifestaba que las oficinas de la Corporación eran abastecidas de mercaderías para la producción cauchera, prontamente se presentaron quejas a la CPA en relación con la baja valoración económica de las calidades de caucho producidas en este departamento.

Los caucheros de la región, en una carta común, expresaban que habían sido notificados que la CPA, además de ser la única empresa autorizada a adquirir las gomas, establecía la compra de esta materia a precios que “están muy lejos de ser remunerativos para este departamento”, los cuales no justificaban los altos costos para habilitar a los *shiringueros* ni habilitar los terrenos de cultivo del caucho.<sup>123</sup> En particular, los caucheros de Iñapari parecían atravesar una situación aún peor, ya que se reportaba que se recibían un pago menor por sus gomas en comparación con los recolectores de otras partes de Madre de Dios, y además no tenían herramientas ni comida para poder subsistir.<sup>124</sup> Esta información contrasta con la información brindada por Maxime Kuczynski Godard, quien señalaba que Iñapari recibía entre 5 y 6 soles por kilo de jebe, siendo el precio mayor que en Iberia (donde se pagaba 3,50 soles por kilo) dado que se tenía en cuenta el alto costo de vida de la zona. A la vez, quienes transportaban la materia prima en las canoas hacia las agencias de la CPA eran remunerados con 7 soles.<sup>125</sup> A pesar de las versiones que contrastaban, la industria cauchera se percibía como una actividad de poca rentabilidad para los caucheros locales.

Con el objetivo de aumentar la industria cauchera en Madre de Dios, en 1944 la Corporación Peruana del Amazonas adquirió el fundo Iberia, que pertenecía a la Compañía Colonizadora del Madre de Dios. Este Fundo había pertenecido a la familia de Máximo Rodríguez, con quien se habían realizado las conversaciones iniciales de la venta de dicho terreno (García Jordán

---

<sup>122</sup> Mensaje del Presidente del Perú, Doctor Manuel Prado y Ugarteche, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1944, p. 137

<sup>123</sup> “La industria cauchera en el Departamento del Madre de Dios”. *La Prensa*.

<sup>124</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 14 de setiembre de 1943

<sup>125</sup> Kuczynski, Maxime. *Iberia (Madre de Dios. Posibilidades de su organización en la postguerra*. Lima: Talleres de la Empresa Gráfica T. Scheuch, 1945, p. 8

2001: 598).<sup>126</sup> Así, la venta se concretó por un valor de 2,6 millones de soles, estimándose el precio por hectárea en aproximadamente 7 soles.<sup>127</sup> Esta transacción, que fue realizada a cuenta del Fondo de Desarrollo, incluía no solo el pago por las tierras, sino también la adquisición conjunta de los activos del fundo, como maquinarias y mercancías.<sup>128</sup> Por su parte, el gobierno norteamericano consideraba que la compra del fundo, junto a otras inversiones de la Corporación, habían sido malas inversiones, pues eran aparentemente inversiones sin retorno.<sup>129</sup>

Maxime Kuczynski Godard, quien se desempeñó como director de la Supervisión Sanitaria del Nor-Oriente Peruano, brindó una detallada descripción de este fundo tras su visita a la zona. El médico informaba que los trabajos de labor cauchera se reiniciaron con varios miembros del personal que en el pasado laboró en el fundo, existiendo en 1945 aproximadamente 540 trabajadores dedicados exclusivamente a la extracción de jebe a través de habilitaciones privadas. Muchos de ellos eran antiguos shiringueros que retornaron a la actividad extractiva, así como trabajadores de otras áreas del fundo que fueron redirigidos al cultivo del caucho. Ellos, durante el periodo de cese de actividades caucheras de Iberia, habían tenido que trabajar en chacras, en la construcción de caminos, o como arrieros.<sup>130</sup> Así, se reportaba que algunos de los empleados eran pues, esclavos shipibos, grupo que “no sabía nada de dinero ni precios, acostumbrado a recibir sus pequeñas raciones de carne y trago” (Rummenhoeller 1988: 28). Por tal motivo, existían retos con respecto a transformar la visión de la producción de estos trabajadores, puesto que ellos estaban acostumbrados a producir casi artesanalmente, mientras que la CPA solicitaba una gran producción en la menor cantidad de tiempo posible.

Algunas de las nuevas condiciones para la industria cauchera en Iberia fue la “higienización” de la zona, punto que fue estipulado al momento de la compra a la Colonizadora, lo cual implicaba la construcción y mejora de las viviendas de los trabajadores y colonos.<sup>131</sup> Además, con respecto a las remuneraciones por el trabajo de las gomas, se afirmaba que cada jornalero que trabajara en Iberia y que se dedicaba a la extracción de caucho recibía como compensación 10 soles por hora (más los gastos de comida). Sin embargo, la mano de obra era aún un

---

<sup>126</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1943”, *op. cit.*, p.18

<sup>127</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 20 de febrero de 1946.

<sup>128</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA*, *op. cit.*, pp. 41-44

<sup>129</sup> U.S Department of State, Office of the Historian, Bureau of Public Affairs. *Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1945. Volume IX: The American Republics*. 24 de abril de 1945

<sup>130</sup> Kuczynski 1945, *op. cit.*, p. 3

<sup>131</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1943”, *op. cit.*, p. 22

problema categórico, por lo cual, por medio del enganche, se trasladó a Iberia a poblaciones de Abancay, Cusco y Pucallpa.<sup>132</sup>

Así, las condiciones y remuneraciones de este fundo parecían no ser suficiente para el costo de vida “exageradamente alto” de Iberia.<sup>133</sup> A pesar de las nuevas condiciones laborales, estas no quitaron que se suscitaran una serie de incidentes con los nuevos trabajadores relacionados a indisciplinas con respecto a las órdenes recibidas, lo que terminó en sanciones y expulsiones de algunos empleados. Por ejemplo, el agente de la CPA de Puerto Maldonado, Domingo Troncoso, reportó que algunos trabajadores huyeron del fundo robando canoas. Tras ser atrapados días después, se dispuso que trabajarían gratis con un habilitado en la actividad cauchera, hasta pagar las deudas que estos tenían con la Corporación y, por su parte, este habilitado pagaría temporalmente la deuda ante la CPA.<sup>134</sup>

Por otro lado, con respecto al traslado de las gomas, las rutas para el transporte eran por avión desde Iberia hasta Quincemil, de donde continuaban su recorrido hasta Arequipa y luego a Lima, haciendo uso de los camiones del Sindicato Amazónico y de los ferrocarriles. Así, a pesar de que el traslado del caucho se suscitara a un ritmo “normal”, no se podía negar el largo trayecto y los numerosos trasbordos que debían pasar las gomas hasta llegar a la capital. No obstante, no solo las gomas tenían que esperar un largo tiempo para llegar a la costa, sino que sucedía en la ruta opuesta con las subsistencias que se trasladaban desde Lima. Así, en el primer año de actividades de la CPA, también se reportaba escasez en diversos ámbitos, entre los que se hallaban víveres, mercaderías, animales de carga (medios de transporte en general), viviendas para los trabajadores, estradas para el cultivo de jebe, entre otros elementos indispensables para el trabajo de las gomas y la supervivencia de la población.<sup>135</sup> Por tales motivos, se indicaba que el principal causante para la falta de alimentos en esta localidad se debía a que la mayor parte de las tierras de Iberia habían sido destinadas a la producción de jebe, a costa de la producción de autoconsumo.<sup>136</sup>

Para hallar solución a la escasez de subsistencias fue inicialmente saciada por productos provenientes del Brasil. El abastecimiento por parte de países limítrofes generó quejas por parte

---

<sup>132</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1944”, *op. cit.*, p. 542

<sup>133</sup> AGN Prefecturas. Madre de Dios, Maldonado, 3 de enero de 1945; Kuczynski 1945, *op. cit.*, p. 6. Sin embargo, los pagos de salarios a los jornaleros del caucho no han podido ser corroborados por otras fuentes.

<sup>134</sup> AGN Prefecturas. Madre de Dios, Maldonado, 26 de enero de 1945; 5 de febrero de 1945.

<sup>135</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1944”, *op. cit.*, pp. 540-541

<sup>136</sup> Kuczynski 1945, *op. cit.*, p. 6



de las autoridades locales, quienes solicitaban que se trajeran productos peruanos en vez de requerir a este tipo de importaciones. Por ejemplo, el prefecto de Tahuamanu solicitaba que el gobierno estableciera un servicio regular a Iberia que pudiera traer productos, por ejemplo, del Cuzco.<sup>137</sup> Así, a pesar de que el presidente Prado, quien había mostrado su disposición para la promoción de carreteras, especialmente en el periodo de guerra, no llevó de forma constante la construcción de estas, informándose así que en los años cuarenta los caminos que llevaban a Madre de Dios eran escasas, y muchos de los caminos no habían sido terminados (Castillo y Perz 2023: 119-120).

Por tanto, la solución para el transporte en Iberia eran las rutas aéreas, puesto que, como ya mencionamos, este fundo contaba con su propia pista de aterrizaje. Sin embargo, con la llegada de la CPA a la región, se debía mejorar y agilizar el transporte de las gomas. Así, en el marco de los tratos con la *Defense Supplies*, se mejoró y cercó la pista de aterrizaje de Iberia, para que pudiesen llegar aviones más grandes (Catalina) de otros puntos del país.<sup>138</sup> Esta ruta aérea de vital importancia, pues casi todos los artículos de primera necesidad venían únicamente de la costa y sierra por avión, dado que por vía terrestre demoraba mucho tiempo y los alimentos (como granos, harinas y azúcar) se malograban en el trayecto por diversos motivos, como la humedad de la zona y el tiempo de transporte.<sup>139</sup> Empero, era muy difícil – o económicamente perjudicial – transportar productos por avión, pues los precios por kilo de los fletes eran prohibitivos. Únicamente, de Quincemil a Iberia, en el mismo departamento, se informaba que costaba 1 sol por kilo el flete aéreo.<sup>140</sup> Asimismo, en los años siguientes, se reportaban escasez de aviones que llegaran a la zona, lo cual resultaba perjudicial para el traslado de víveres y el pago de empleados públicos.<sup>141</sup>

A pesar de que Iberia producía una goma de muy alta calidad, su aislamiento geográfico, responsabilidad del gobierno peruano, causaba que esta industria en Madre de Dios no fuera rentable. Como señalaba el Gerente de la CPA, los costos que implicaba esta empresa eran muy altos, al manifestar que

---

<sup>137</sup> AGN Prefecturas. Amazonas, Ministerio de Fomento – Dirección de Caminos y Ferrocarriles. 2 de setiembre de 1943

<sup>138</sup> *Mensaje del Presidente del Perú, Doctor Manuel Prado y Ugarteche, al Congreso Nacional, el 28 de julio de 1944*, p. 110

<sup>139</sup> AGN Prefecturas. Madre de Dios, Maldonado, 3 de enero de 1945. AGN Prefecturas. Loreto, Ministerio de Hacienda. 25 de abril de 1945.

<sup>140</sup> “Memoria del Ministerio de Hacienda, 1947-2”, *op. cit.*, p. 1209-1210

<sup>141</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 5 de febrero de 1947.

“no puede negar que Iberia demanda esfuerzo ímprobo lleno de dificultades, que proceden de la falta de trabajadores, escasez de víveres y mercaderías, dificultades de comunicaciones y carencia de medios de transporte en general, a lo que se agrega la necesidad de construir caminos, casas y tambos, abrir estradas, reparar chácaras y llevar a cabo el sinnúmero de trabajos que exige una empresa semejante. Todo esto no se compensa con saberse que en Iberia abunda el jebe de buena calidad, que la densidad de los árboles por hectárea es superior a la de otras zonas del oriente y que estos árboles ofrecen la particularidad de poderse laborar durante todo el año”.<sup>142</sup>

## 2.6 El retorno a la producción de caucho a gran escala

Uno de los motivos clave detrás del declive de la industria del caucho a principios del siglo fue la ineficiencia del modelo de trabajo. Esta industria operaba de manera bastante primitiva, ya que los trabajadores simplemente recolectaban el caucho de los árboles de forma dispersa, “sin intentar establecer plantaciones al estilo del Lejano Oriente a principios del siglo XX” (Thorp & Bertram 2013: 96). De tal forma, cuando se revelaron los abusos en el Putumayo y se descubrió una fuente más económica de caucho en el Sudeste Asiático, como lo era el sintético, la industria peruana comenzó su declive rápidamente. Así, la industria cauchera no volvió a tener nunca la producción que tuvo a inicios de siglo.

Sin embargo, la liquidación de la *Peruvian Amazon Company* en 1911 no significó el desmembramiento de la élite económica local, que logró adaptarse a través de la diversificación de actividades extractivas. Julio César Arana, por ejemplo, se convirtió en diputado por Loreto en la década de 1920 y continuó su vida política hasta sus últimos días de vida. Asimismo, otros políticos que tenían lazos directos con los antiguos caucheros formaron parte de la Corporación Peruana del Amazonas, como sucedió con el Presidente del Directorio de la CPA, Luis Rodríguez Rengifo, hijo del cauchero Máximo Rodríguez.

Como hemos mencionado, tras el fin del *boom* cauchero la producción de gomas prácticamente desapareció, pues únicamente producía una mínima cantidad de caucho. Así, en los siguientes treinta años tras el fin de la *Peruvian Rubber Company*, la exportación de esta materia prima pasó casi desapercibida: en 1914 significaba el 5,7% de las exportaciones peruanas, y tras solo cinco años, se redujo a menos del 2% de las mismas. En 1920 esta industria llegó a tener embarques menores a las mil toneladas, lo cual causó el descontento social en grandes ciudades que florecieron debido a esta industria, como Iquitos. Esta ciudad, que, en sus mejores

---

<sup>142</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 44

momentos (como 1913), había producido aproximadamente 2350 toneladas, en menos de siete años había visto su producción reducida a la mitad (Barclay y Santos-Granero 2002: anexo 1). Asimismo, la producción nacional desde 1924 se redujo – y mantuvo – por debajo del 0,7% de las exportaciones nacionales, manteniéndose en un 0,1% en la década de 1930 (Contreras 2021: 320; Pastor 2014: 270).

Fue en esta precaria situación en la que la producción cauchera se encontraba a inicios de los 40. Por un lado, se comentaba que las estradas con árboles de jebe estaban cerradas y las trochas habían desaparecido, y muchos de los antiguos peones habían desertado de la labor cauchera para dedicarse a otras labores, como el cultivo del barbasco y la extracción de oro.<sup>143</sup> Sin embargo, desde el inicio de la Guerra Mundial, las iniciativas estadounidenses 1939 y 1940 por los técnicos norteamericanos se hicieron presentes en la Amazonía, con primeros injertos de plantas de hevea traídos de otras estaciones experimentales. Por otro lado, la reacción de los comerciantes ante la reaparición de la industria cauchera fue variada. Los comerciantes loreanos, en especial las antiguas élites comerciales, veían con reticencia la presencia de la Corporación, dado que consideraban que promovían unas labores muy liberales para la explotación de gomas y deterioraban su poder en la región (Barclay y Santos Granero 2002: 282).<sup>144</sup>

A pesar del recelo de algunos antiguos caucheros, muchos de los involucrados en el primer auge de las gomas se hicieron presentes nuevamente en la reactivación de esta industria, bajo el control de la Corporación Peruana del Amazonas. Para clarificar esta afirmación, hemos tomado el caso de los empresarios iquiteños a quienes la CPA entregó importantes sumas de dinero para la actividad cauchera entre los años de 1942 y 1945, y cruzamos la información con las casas comerciales presentes en este mismo territorio a inicios del siglo XX.

---

<sup>143</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 6

<sup>144</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1944”, *op. cit.*, p. 527

**Cuadro 6. Acreedores de habilitaciones para la actividad cauchera en Iquitos**

Nombre	Total (1942-1945)	Origen	Casa comercial en 1904
Kahn y Cía	S/.262.575,19	Francia	Kahn & Polack
Israel y Cía	S/.86.298,67	Turquía (?)	Israel & Cía
Alberto Toledano	S/.43.525,03	Marruecos	Toledano & Hermanos ; Toledano & Delmar
Pinto y Cía	S/.24.558,82	Marruecos	Pinto Hermanos
Antonio Chong	S/.20.860,35	China (?)	Ni Long Chong ; Sanchez Chong
A. Morey e hijos	S/.15.748,26	Perú	Adolfo Morey & Cía; Luis F. Morey
Arturo C. Pereyra	S/.12.705,99	Portugal	Venancio Pereyra
G. Delgado y Cía	S/.12.662,77	Perú	Delgado e Hijo

*Fuente: Elaboración propia a partir de Informe de la Comisión parlamentaria CPA, 1948, p. 35; Barclay, Frederica y Fernando Santos Granero. La frontera domesticada. Historia económica y social de Loreto, 1850-2000, pp. 460-462*

Así, varios de los antiguos comerciantes del primer *boom* cauchero, que habían cambiado su rubro de actividades, recibieron, nuevamente, habilitaciones para dedicarse a la extracción de gomas. Entre estos casos se encuentra Kahn & Polack, una casa comercial que pasó a ser propiedad exclusiva del primer comerciante, quien pasó a enfocarse en el comercio fluvial. Además, la firma Israel & Cía. adquirió en 1939 los capitales y derechos sobre las propiedades ubicadas en las márgenes del río Putumayo pertenecientes a las empresas Julio C. Arana & Hnos y la *Peruvian Amazon Company*. Sin embargo, las casas comerciales no eran en su totalidad las mismas que a inicios del siglo XX. Tras el declive de esta industria, se fundaron en un lapso de treinta años aproximadamente 37 nuevas casas comerciales, las cuales eran propiedad de antiguos comerciantes a pequeña escala, así como inmigrantes recién llegados a Iquitos (Barclay y Santos-Granero 2002: 207).

Empero, las habilitaciones entregadas en la década de 1940 debían contemplar sumas de dinero más grandes y una mayor acción de la Corporación Peruana del Amazonas, pues Estados Unidos, en 1944, requería de 600 mil toneladas de caucho aproximadamente, y grandes países productores de jébe, como Brasil, habían producido solo 50 mil toneladas anuales en algún punto de su historia (Cuvi 2011: 167). Era pues necesario que se activara una producción de caucho a gran escala, para la cual el Perú no estaba preparado. Ya hemos mencionado variadas limitaciones para esta industria, sin embargo, un elemento limitante que se concluye a partir del Cuadro 6 es que pocos caucheros que produjeron a gran escala se mantuvieron en este rubro de



actividades en 1940, siendo ellos quienes conocían la industria de caucho a grandes volúmenes. Así, a pesar de los fondos y tecnologías proporcionados a nuevos colonos y habilitados caucheros, estos aún debían familiarizarse con las técnicas promovidas por los científicos estadounidenses en el momento, cuando se requería una producción de caucho inmediata.

### **La producción de caucho bajo la Corporación Peruana del Amazonas**

El Convenio del Caucho firmado en 1942 estipulaba que, durante la Segunda Guerra Mundial, las gomas producidas por el Perú serían adquiridas por el gobierno norteamericano, a precios fijados por la *Rubber Development Corporation*. Sin embargo, durante el lapso del tratado, se llevaron a cabo negociaciones adicionales para modificar el precio de las gomas en varias ocasiones, publicándose hasta tres listas de precios.<sup>145</sup> Las cotizaciones de las gomas, lejos de ser beneficiosas para el país y los caucheros, se justificaban por la coyuntura bélica del momento.

Sin embargo, los costos de producción no eran compensados por los precios a los que la CPA adquiría los diferentes tipos de caucho, lo que generaba perjuicios a los habilitados y colonos dedicados a la actividad cauchera. No solo se debía considerar la habilitación de las tierras y bosques para el cultivo de las semillas de árboles de caucho, sino que en sí resultaba costoso habilitar a un trabajador para que extrajera las gomas. Por ejemplo, en un periódico de la época, se informaba que el costo para preparar a un solo trabajador de caucho ascendía a 3069 soles. Esta suma comprendía los gastos relacionados con las herramientas de trabajo, así como los costos asociados con la "colocación" (es decir, la adecuación de la zona designada para un único empleado). El primer tipo de gastos incluían la adquisición de machetes, cuchillas, escopetas para la caza y la autodefensa, hachas, entre otros materiales que serían para los trabajos del cauchero, siendo los más costosos los depósitos donde se almacenaría el látex del árbol. El segundo tipo de gastos implicaba los costos para la exploración de bosques donde hubiera árboles de caucho, el transporte hasta estas áreas, la apertura de trochas entre los árboles, la construcción de viviendas para el trabajador, etc.<sup>146</sup>

No obstante, se aceptaban estos precios ya que se consideraba como una forma en la que el Perú apoyaba la causa democrática, la cual defendía junto al bando de los Aliados. Sin embargo, la aceptación de estos precios también se entendía pues ayudarían a que no se creara un mercado

---

<sup>145</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit., 14*

<sup>146</sup> "Los caucheros y la Corporación Peruana del Amazonas". Diario desconocido. 18 de enero de 1943

artificial, que únicamente existiera durante la Guerra Mundial, y que tras su fin, se desmoronaría y generaría una crisis similar a inicios de siglo.<sup>147</sup> Es más, había optimismo con respecto a la subida de estos precios, pues se consideraba que Estados Unidos se quedaría tras el fin de la Guerra en el Perú para continuar el programa del caucho, en el cual invertían millones de dólares, por lo cual era ilógico pensar que volverían a sus plantaciones del Sudeste Asiático.<sup>148</sup>

Así, en esta fase inicial, se consideraba esencial que la Corporación Peruana del Amazonas se enfocara en promover la industria del caucho como parte del programa de hevea implementado a nivel latinoamericano. Bajo el control de la CPA, se promovieron los métodos de recolección y procesamiento de las gomas sugeridos por la *Rubber Development Corporation*, los cuales habían sido ya probados en la Estación Experimental de Tingo María. De esta manera, la Corporación contaba con Brigadas Ambulantes, las cuales estaban compuestas por instructores que, gratuitamente, acudían a cualquier lugar donde fueran requeridos para enseñar sobre los métodos nuevos de extracción y procesamiento del caucho.<sup>149</sup> No obstante, casi la totalidad de los trabajadores prefirieron continuar con el método de brasileño de la “faca” por diversos motivos, en especial por costumbre, pero también debido a que consideraban que era el único medio por el cual trabajar los árboles de caucho dañados en el pasado, a través de métodos como el “machadiño”. Además, los caucheros señalaban que los nuevos procedimientos de la *Rubber* no detenían el flujo del látex rápidamente, puesto a que el tipo de corte propuesto daba menor exposición al sol y el aire.<sup>150</sup> De esta manera, el método apoyado por la *Rubber* era utilizado únicamente en Tingo María y Pachitea, principalmente porque estaban bajo la zona de influencia de la Estación Experimental y era más sencillo controlar los procesos de producción del jebe.<sup>151</sup>

---

<sup>147</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 18

<sup>148</sup> Zegarra 1945, *op. cit.*, p. 114, 138

<sup>149</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Instrucciones...*, *op. cit.*, p. 2

<sup>150</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1943”, *op. cit.*, p. 10

<sup>151</sup> “Memoria de la Corporación Peruana del Amazonas, 1944”, *op. cit.*, p. 532



**Gráfico 12. Trabajos de la Corporación Peruana del Amazonas**



*Fuente: Perú: Obra De Gobierno Del Presidente De La República Dr. Manuel Prado 1939-1945.*

Hemos mencionado la existencia de distintos precios de las gomas, pues en Iquitos, Tingo María e Iberia se producían diversas calidades de caucho. Así, Frederica Barclay ha dado una caracterización de los tipos de caucho (2023: 103-108). El jebe fino, también conocido como *shiringa*, se hallaba principalmente cerca de los ríos o en zonas propensas a inundaciones estacionales. Este tipo de árbol no se sangra, ya que su látex se encuentra en la superficie, facilitando así su extracción. Debido a que no se intervenía profundamente estos árboles, podían ser aprovechados de manera continua, sin largos periodos de descanso. Así, este tipo de látex

se consideraba de la más alta calidad, lo que lo convertía en un producto muy valorado a nivel mundial. En contraposición, estaba el jebe débil, una variedad de goma que también permite extracciones regulares, y era encontrado en varias partes del país. No obstante, a diferencia del jebe fino, es menos elástico, su látex no fluye tan fácilmente y su productividad es menor, ya que estos árboles solo toleran un breve período de extracción. Los rollos obtenidos del jebe débil se comercializaban bajo el nombre de *sernamby*. Por último, existían las bolas de jebe, que eran bultos de goma que no habían sido procesadas adecuadamente o que contenían impurezas, por lo que se vendían a un precio inferior.

**Cuadro 7. Producción de gomas durante el Convenio del Caucho, 1942-1945**

Zonas	Años	Producción kilos	Precio por kilo S/.
Loreto (oficina Iquitos)	1942	152.325,42	S/.4,75
	1943	495.861,03	S/.4,19
	1944	1.029.533,50	S/.5,35
	1945	1.525.777,60	S/.5,57
<b>Total</b>	-	<b>3.203.497,55</b>	
Madre de Dios (Oficina Madre de Dios)	1942	29.917,00	S/.5,25
	1943	119.732,21	S/.5,47
	1944	251.345,40	S/.5,68
	1945	270.484,89	S/.5,06
<b>Total</b>	-	<b>671.479,49</b>	
Tingo María y otros (Oficina Lima)	1942	2.757,11	S/.5,13
	1943	26.213,89	S/.5,25
	1944	133.457,51	S/.6,26
	1945	273.836,04	S/.6,68
<b>Total</b>	-	<b>436.264,56</b>	

*Fuente: Adaptación de Informe de la Comisión parlamentaria CPA, 1948, p. 21*

Después de haber detallado estas diferencias, podemos ahora explorar las particularidades de los precios y calidades de cada región. En primer lugar, las gomas más caras se registraban en la oficina de Tingo María. En esta localidad se producía el jebe de mejor calidad, pues estaba bajo la supervisión directa de los científicos que laboraban en la Estación Experimental.<sup>152</sup> Una situación similar se presentaba en Madre de Dios, donde desde principios de siglo existían plantaciones de caucho de alta calidad, lo que resultaba en una valoración alta en el mercado

<sup>152</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 22



(Barclay 2023: 104). En esta misma región se encontraban grandes extensiones de árboles de caucho de calidades inferiores, lo cual sería de interés para la CPA en años posteriores al Convenio del Caucho. No se ofrecen detalles adicionales ni desagregados sobre los precios de las calidades inferiores, sin embargo, se tiene registro de que el *sernamby* sin lavar se compraba a S/. 3,64.<sup>153</sup>

Pasaremos entonces a las cantidades producidas durante la influencia de la Corporación Peruana del Amazonas, específicamente en las tres zonas que hemos mencionado. Podemos ver que la producción aumentaba progresivamente, especialmente en Loreto, donde la producción llegó casi a 10 veces su valor inicial en estos años. Por tal motivo, la producción nacional la lideraba Loreto, produciendo entre estos cuatro años aproximadamente el 74,4% del total de gomas del país. Le seguía Madre de Dios, con el 15,6% del total, incluyendo esta oficina importantes plantaciones como el fundo Iberia y Puerto Maldonado. A pesar de que no alcanzaban los niveles de producción de Loreto, el crecimiento de su producción se dio casi en la misma magnitud que esta región, pues crecieron también casi 10 veces su producción en este período. Además, es preciso destacar que la producción de Iberia, únicamente en 1944, oscilaba entre los 71 y 83 toneladas de gomas, estimándose que su producción en el año siguiente rondaba entre los 150 y 200 toneladas.<sup>154</sup> En último lugar se encontraba Tingo María y otras plantaciones nacionales, que juntas contribuyeron con el 10% de las gomas nacionales. Su caso era especial, pues esta zona no había sido productora de caucho antes de la llegada de los técnicos norteamericanos y el establecimiento de la Estación Experimental, la cual promovió intensamente la producción en el lugar.

De este modo, al finalizar la Segunda Guerra Mundial, se puso fin al Convenio del Caucho y se daría inicio a nuevas negociaciones sobre los términos de la producción de caucho en Perú, como describiremos en el capítulo 3. Las negociaciones resultantes establecerían que, a partir de 1946, la producción de caucho peruano sería destinada exclusivamente al mercado nacional, mientras que Estados Unidos adquiriría el resto de las gomas producidas.<sup>155</sup> Esta situación tuvo una consecuencia directa en la producción general de gomas, la cual, debido a la incertidumbre del futuro de la industria, se redujo entre el periodo 1946-1947, como se observa en el Cuadro

---

<sup>153</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 14

<sup>154</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 48

<sup>155</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 24

8. Otra característica de las renegociaciones de 1946 se observa con el fin de las exportaciones. Así, se reportaba que el último año en que se exportaron gomas fue en 1947.

**Cuadro 8. Estadística general de la producción y exportación de gomas peruanas (1942-1952)**

Estadística de gomas nacionales en toneladas métricas									
Año	Producción (en T.M)			Exportación (en T.M)			Consumo interno (en T.M)		
	Jebe Fino	Otras	Total	Jebe Fino	Otras	Total	Jebe Fino	Otras	Total
1942	156	29	<b>185</b>	29	12	<b>41</b>	5	2	<b>7</b>
1943	435	206	<b>641</b>	185	174	<b>359</b>	260	32	<b>292</b>
1944	741	673	<b>1414</b>	423	600	<b>1023</b>	378	55	<b>433</b>
1945	1226	1227	<b>2453</b>	532	1115	<b>1647</b>	489	63	<b>552</b>
1946	1174	1662	<b>2836</b>	33	1203	<b>1236</b>	901	115	<b>1016</b>
1947	919	1180	<b>2099</b>	32	1097	<b>1129</b>	1023	176	<b>1199</b>
1948	990	453	<b>1443</b>	-	-	-	966	327	<b>1293</b>
1949	1100	357	<b>1457</b>	-	-	-	1021	362	<b>1383</b>
1950	1182	340	<b>1522</b>	-	-	-	1105	468	<b>1573</b>
1951	1437	629	<b>2066</b>	-	-	-	1227	472	<b>1699</b>
1952 (hasta setiembre)	1350	689	<b>2039</b>	-	-	-	1191	577	<b>1768</b>

*Fuente: Banco de Fomento Agropecuario del Perú, 1953, anexo 20.*

Con respecto a las calidades específicas, observamos que la producción de jebe fino fue creciendo con el pasar de los años, marcándose un único estancamiento y retroceso durante los años de 1945 y 1947, es decir, tras el fin de la guerra. Se tuvo que restringir este tipo de calidad de caucho pues, como ya mencionamos, era incierto el futuro de las gomas peruanas hasta que se concretaran acuerdos sobre la industria cauchera con Estados Unidos. Es decir, por primera vez bajo la supervisión de la CPA, la producción de caucho ya no dependía exclusivamente de las necesidades norteamericanas, sino que pasaba a responder a las del mercado peruano. De esta manera, la producción cauchera, durante la segunda etapa de la Corporación, se vio marcada por un mayor manejo del gobierno peruano y la CPA. Así, se promovieron políticas que influyeron la producción dependiendo de las necesidades nacionales; por ejemplo, desde 1948, la CPA promovió el uso de calidades bajas de caucho, brindando facilidades de créditos

a quienes utilizaran este tipo de gomas.<sup>156</sup> Así se puede observar en el cuadro 8, donde se ve que, desde el año en mención, las cifras de producción de calidades bajas iban en aumento.

**Cuadro 9. Destino de la producción de caucho, 1942-1945**

Destino de las gomas				
Año	Good Year	Rubber	Banco Industrial	Varios
1942	-	41.107,502	7.345,06	-
1943	234.745	360.996,56	57.877,65	385,1
1944	358.470,1	1.024.115,031	68.661,6	6.396,3
1945	456.275,3	1.611.515,863	94.808,5	-
<b>Total</b>	<b>1.049.490,4</b>	<b>3.037.734,955</b>	<b>228.692,81</b>	<b>6.781,4</b>

*Fuente: Elaboración propia, basado en Cámara de Diputados. Informe de la Comisión Parlamentaria acerca de las actividades de la Corporación Peruana del Amazonas.*

Durante el periodo del Convenio del Caucho, la industria nacional no se perfiló como el principal adquiriente de caucho. Esta situación se puede corroborar en el cuadro 9, el cual muestra que la *Rubber Development Corporation* era el principal comprador de estas materias primas; es decir, la mayor parte de la producción nacional destinadas al mercado extranjero, dirigiéndose más del 70% a la compañía norteamericana. El segundo comprador más grande de gomas era Goodyear Perú, que inauguró su fábrica en el Callao en 1943, ya que las gomas eran esenciales para la fabricación de llantas y cámaras. Ellos adquirirían el 24,2% de las gomas nacionales, situación que incrementó durante la segunda etapa de actividades de la CPA, como observaremos en el siguiente capítulo. Por último, el Banco Industrial adquiriría el 5% de la producción de caucho, la cual se dirigía a diversas pequeñas industrias que elaboraban productos con este material.

<sup>156</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria del ejercicio de 1950 y cuadros estadísticos sobre producción y consumo de goma en el Perú*. Lima: Edit. Lumen, 1951, p. 8

## **Capítulo 3:**

### **La industria cauchera tras el fin de la Segunda Guerra Mundial**

#### **3.1 El panorama económico tras el fin de la Guerra**

Durante su mandato, el presidente Bustamante tuvo que afrontar la cruda realidad de una crisis económica, la depreciación de la moneda, el crecimiento de los mercados ilegales y los precarios ingresos de las arcas del Estado (Haworth 1997 : 179), consecuencias directas de la Segunda Guerra Mundial. Tras el término de la guerra, hubo una marcada disminución en las exportaciones, un aumento de las importaciones y una fuga de capitales extranjeros, obligando al Estado a reducir los gastos públicos y ajustarlos según las posibilidades reales, lo que se reflejó en la suspensión temporal de los subsidios alimentarios (St. John 1999: 177). Bustamante opinaba que, a pesar de las buenas intenciones, esta política propiciaba el contrabando y proporcionaba apoyo económico innecesario, promoviendo la holganza en lugar de estimular el espíritu de trabajo, y generando un estado de bonanza artificial.<sup>157</sup> Así, señalaba que solo un impulso vigoroso de la producción nacional podría brindar la solución necesaria para todo el país. Este impulso requería atraer capital extranjero, ofrecer garantías a los inversionistas, realizar elecciones acertadas de inversiones, demostrar voluntad de trabajo, mantener la estabilidad social y ejecutar un plan concreto de obras reproductivas que concentrara la máxima energía tanto del Estado como de los particulares.<sup>158</sup>

Por tales motivos, se consideraban fundamentales para la recuperación económica del país una serie de reformas económicas. En primer lugar, se destacaba la importancia de continuar con la explotación de materias primas y la promoción de la producción nacional. Con este fin, se impulsaba una mayor intervención estatal en diversas industrias, mediante, por ejemplo, la prohibición de importaciones de ciertos bienes manufacturados (Jaramillo y Huamán 2014: 241). Sin embargo, Bustamante reconocía una clara deficiencia a nivel nacional: la ausencia de una industria de transformación para satisfacer la demanda interna. Esto se evidenciaba especialmente en la costosa exploración y explotación de petróleo y oro, para las cuales los recursos financieros nacionales eran insuficientes. Ante esta falta de capital, se consideraba imperativo buscar inversionistas extranjeros, lo que exponía al país a las restricciones del

---

<sup>157</sup> Mensaje del Presidente del Perú, Doctor José Luis Bustamante y Rivero, al Congreso Nacional, el 28 de Julio de 1947, p. 12

<sup>158</sup> Mensaje del Presidente del Perú, Doctor José Luis Bustamante y Rivero, al Congreso Nacional, el 28 de Julio de 1946, p. 7



mercado internacional, resultando en la escasez de productos manufacturados localmente y la dependencia forzada de importaciones extranjeras.

En segundo lugar, Bustamante identificaba que la creciente deuda externa nacional, contraída para mejorar los índices de producción, generaba desconfianza a los capitales extranjeros. Por lo tanto, se planteaba como imperativo rehabilitar la relación con los acreedores, con el objetivo crucial de resolver la deuda externa del país. Se llevaron a cabo conversaciones con los Estados Unidos en los meses siguientes, y en julio de 1948, Bustamante anunció que el país vecino estaba dispuesto a financiar proyectos en Perú, gracias a la resolución de problemas que anteriormente había llevado a la oposición de los bancos a las solicitudes de préstamos de Perú.<sup>159</sup> En consonancia con esto, se esperaba que el aumento de inversiones tuviera un impacto positivo en la moneda nacional, que seguía estando significativamente devaluada en 1948. Además, para estabilizar la cotización de la moneda, se implementaría una restricción en las importaciones utilizando divisas propias.<sup>160</sup>

Sin embargo, la relación de los Estados Unidos con América Latina, tras la posguerra, estaba en reevaluación respecto a los términos de intercambio de materias primas y tecnologías, así como de cooperación económica. Al respecto, desde antes del fin de la guerra, el jefe de la Oficina de Repúblicas Americanas de Estados Unidos, comentaba que muchos en el continente creían que la ayuda estadounidense no tenía como objetivo mejorar su calidad de vida, sino que su presencia se debía únicamente a la necesidad de satisfacer sus demandas de materias primas generadas por la guerra. De este modo, se temía que, una vez concluida la guerra, Estados Unidos volvería a su actitud indiferente anterior. Las declaraciones del funcionario estadounidense resultaron acertadas. A inicios de 1945, Estados Unidos anunció la suspensión de la ayuda financiera en la mayoría de los países de la región sudamericana en la Conferencia de Chapultepec. La postura que tomó el gobierno norteamericano dejaba de lado la planificación coordinada en materias económicas que propulsó durante la Segunda Guerra Mundial, para así proponer una intervención limitada y el libre comercio en los mercados del Sur (Herman 2022: 233). Esta postura, por su puesto, generó diversas reacciones en el continente.

---

<sup>159</sup> *Mensaje del Presidente del Perú, Doctor José Luis Bustamante y Rivero, al Congreso Nacional, el 28 de Julio de 1948, p. 25*

<sup>160</sup> *Mensaje del Presidente del Perú, Doctor José Luis Bustamante y Rivero, al Congreso Nacional, el 28 de Julio de 1948, p. 88*

En consecuencia, se reconsideraría la relación directa del Perú con los capitales del gobierno estadounidense, especialmente en nuestro caso de estudio, que es la producción de caucho. Después del fin de la guerra, Estados Unidos podía acceder nuevamente a las plantaciones de caucho que habían sido ocupadas por el imperio del Japón, las cuales eran más rentables para su economía. Esta situación se expuso en conferencia internacional sobre el caucho, donde se reportaba que, en 1946, la producción del Sudeste Asiático oscilaría entre 600 mil y 1.5 millones toneladas de jebe; mientras que Estados Unidos estaría en capacidad de producir un millón de toneladas anualmente de jebe sintético.<sup>161</sup> En consecuencia, el futuro de la industria del caucho natural peruano, que había sido reactivada para una coyuntura específica, vería su futuro reevaluado para que no volviese a desaparecer, como sucedió ya a inicios del siglo XX. Esta preocupación se expresaba en un folleto de la CPA de 1945, la cual exclamaba que

“la demanda del jebe, aún del fino, en el mercado internacional, resultará problemática debido a la competencia de la goma elástica procedente de las plantaciones asiáticas que volverá a su ritmo anterior a la guerra, siendo casi imposible que el jebe silvestre amazónico pueda encontrar cabida a precios adecuados, salvo que por conveniencia continental se logren acuerdos favorables para mantener la producción americana”.<sup>162</sup>

Como mencionamos previamente, la ayuda económica estadounidense sería retirada progresivamente de las industrias que ellos mismos habían reactivado en Latinoamérica; sin embargo, el Programa del caucho en la región se mantuvo por unos años más, principalmente a través de la asesoría técnica centrada en productos estratégicos como la mencionada materia prima.<sup>163</sup> La decisión con respecto a retirar el apoyo gradualmente de la industria del jebe se fundamentaba en la percepción del gobierno estadounidense de que los subsidios para el cultivo y la recolección del caucho en América eran excesivamente costosos. Además, sostenían que Sudamérica enfrentaba un déficit en el suministro interno de caucho, a pesar de que las industrias nacionales aún contaban con subsidios e incentivos de su gobierno. Por tales motivos, se consideraba necesario que los gobiernos locales implementaran sus propios programas de caucho para satisfacer la demanda de esta materia prima, en vez de depender de la importación.<sup>164</sup> Es decir, propugnaban por una industria local que entendiera sus propias lógicas internas, de modo que pudiesen resolver los problemas de producción nacionales a partir de las coyunturas locales y con las particularidades de sus empresarios caucheros.

---

<sup>161</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 18

<sup>162</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 18

<sup>163</sup> Rands y Polhamus, *op. cit.*, pp. 26-27

<sup>164</sup> Rands y Polhamus, *op. cit.*, pp. 65-66

En este proceso, se promovió la transición gradual de los recolectores para que se convirtieran en pequeños propietarios de plantaciones de caucho o trabajaran para plantaciones gestionadas por el gobierno local. Se destacaba que este proyecto sería exitoso, ya que el proyecto del caucho habría proporcionado conocimientos y materiales de plantación, así como resuelto una serie de problemas para el desarrollo del caucho.<sup>165</sup> Además, argumentaban que este tipo de cultivo, como lo es el caucho, mantendría a los agricultores en áreas específicas, estabilizándolos y abriendo posibilidades a mejoras de sus niveles de vida.<sup>166</sup> En suma, Estados Unidos se retiraría progresivamente de estas plantaciones que ya no eran esenciales para sus intereses y, sobre todo, generaban pérdidas económicas en lugar de ganancias, más aún cuando ya contaban con sus plantaciones de jébe nuevamente.

### **3.2 La renovación del Convenio del Caucho y las observaciones de la Comisión Investigadora de la Corporación Peruana del Amazonas**

Después de la Segunda Guerra Mundial, el Convenio del caucho firmado entre el Perú y los Estados Unidos llegó a su fin. Esto llevó a la necesidad de revisar los términos en los que Washington respaldaría la industria peruana del caucho. El convenio, establecido en 1942 entre la Corporación Peruana del Amazonas y la *Rubber Development Corporation*, tenía una fecha de caducidad para diciembre de 1946. Empero, las condiciones de las renegociaciones serían diferentes, ya que, como mencionamos anteriormente, había nuevamente suministros de caucho sintético en el Sudeste Asiático, que estaban siendo explotados por los estadounidenses. Con la nueva cantidad ofertada, los precios del caucho sintético disminuyeron, lo que presionaba a la baja los precios de los cauchos naturales peruanos si deseaban mantener su relevancia en los mercados internacionales.<sup>167</sup>

En este contexto, estaban en marcha las conversaciones para renovar las contrataciones con Estados Unidos respecto a la industria del caucho. A través de conversaciones entre el Presidente de la *Rubber Development Corporation*, Francis Truslow, y el Ministro de Hacienda de Perú, Julio East, en mayo de 1945 se concretó la extensión de los convenios del caucho hasta junio de 1947.<sup>168</sup> Este nuevo acuerdo requería la producción de 468 toneladas de caucho por año; sin embargo, se estipuló que la producción sería destinada principalmente para la industria

---

<sup>165</sup> Rands y Polhamus, *op. cit.*, p. 63

<sup>166</sup> Rands y Polhamus, *op. cit.*, pp. 69-70

<sup>167</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 18

<sup>168</sup> U.S Department of State, Office of the Historian, Bureau of Public Affairs. *Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1945. Volume IX: The American Republics*. 11 de mayo de 1945

interna peruana, mientras que el excedente no utilizado sería adquirido por la *Rubber Development Corporation*.<sup>169</sup>

Cabe destacar dos particularidades de las negociaciones con la compañía estadounidense. En primer lugar, la *Rubber* pasaba a ocupar un lugar secundario en cuanto a la adquisición de caucho peruano. A pesar de haber proporcionado tecnología y grandes cantidades de dinero, así como haber sido el principal comprador de gomas peruanas, ahora se buscaba fomentar la producción nacional que debía alimentar el propio mercado interno peruano. Aunque esto no implicaba una retirada total de la *Rubber*, después de 1945 se observaron liquidaciones y ventas de propiedades pertenecientes a esta entidad en la Amazonía, lo que parecía indicar un retiro progresivo de Perú, generando incertidumbre sobre el futuro de la industria del caucho y el apoyo estadounidense en la región. Así, dejaban atrás oficinas, maquinaria y tecnologías utilizadas en sus operaciones en la selva peruana.

Sin embargo, estas fueron utilizadas en favor del país, para reemplazar las mismas falencias del gobierno peruano correspondientes a las comunicaciones en la Amazonía. Por ejemplo, cuando se anunció el cierre de sus oficinas en Pucallpa en 1946, el diputado de Ucayali, Oswaldo Corpancho, sugirió la compra de la estación radiotelegráfica instalada por la *Rubber Development Corporation* en la zona, ya que la ciudad carecía de una estación de este tipo para uso público.<sup>170</sup> Esta adquisición se justificaba debido a que, como señalaba el senador de Loreto, Césareo Pardo, “las instalaciones inalámbricas del Estado existentes en el Oriente son del todo insuficientes y muchas están en receso por falta de materiales y repuesto”, por lo cual se debía depender del uso de las instalaciones telegráficas y de radio en centros caucheros importantes, como Pucallpa y Cabalcocha, las cuales fueron implementadas por la *Rubber*.<sup>171</sup> Una situación similar se suscitó en Brasil, cuando tras el fin de la Guerra, la *Rubber* entregó sistemas de radio y meteorológicos, posiblemente en Manaus (Garfield 2013: 207). Además, al año siguiente, se autorizó a la CPA vender a CORPAC la maquinaria utilizada por la *Rubber Development Corporation* en la construcción del aeropuerto de Iquitos.<sup>172</sup> Entre otros equipos, se incluían aplanadoras, cuchillas y diversas herramientas proporcionadas por la corporación norteamericana.<sup>173</sup>

---

<sup>169</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 24

<sup>170</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 14 de febrero de 1946

<sup>171</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara del Senado*. 29 de enero de 1946

<sup>172</sup> “Memoria del Ministerio de Hacienda, 1947-2”, *op. cit.*, anexo N° 643

<sup>173</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 4 de diciembre de 1945



En segundo lugar, las renegociaciones de 1945 no estuvieron exentas de recelos por ambas partes, pues se reclamaba que varios miembros de la CPA estaban envueltos en procedimientos judiciales, así como señalamientos de malas inversiones del Fondo de Desarrollo otorgado por la *Rubber*, que, por ejemplo, consideraba excesivo el precio de compra del fundo Iberia.<sup>174</sup> De este modo, en agosto de 1945 se constituyó una comisión con miembros del Senado que investigase las actividades de la Corporación Peruana del Amazonas en el marco del Convenio del Caucho. Ellos visitaron diversas oficinas de la CPA, entre las que se encontraban Tingo María, Yurac, Iquitos, Pucallpa, entre otras, y tras meses de investigación, expusieron sus conclusiones en la Cámara de Diputados en 1946. Llegaron a un acuerdo común: a pesar de que el Convenio firmado con la *Rubber Development Corporation* efectivamente reactivó la industria cauchera, los resultados obtenidos de la campaña no trajeron consigo las mejoras para el Oriente peruano que se esperaban. Los motivos señalados del fracaso de esta campaña fueron la falta de orientación técnica, el ineficiente sistema de transportes de la goma (por vías fluvial, terrestre y aérea) y la falta de una correcta administración y control de las actividades de la Corporación.<sup>175</sup>

En esta línea, la Comisión encargada de investigar a la Corporación desde 1945 señaló diversas irregularidades en la gestión de la institución. Primero, cuestionaron la veracidad de los costos declarados para la adquisición de equipos fluviales y los gastos de transporte terrestre, considerándolos excesivos. Por ejemplo, señalaban que algunas embarcaciones fluviales, habían sido revalorizadas en los informes de fin de año, elevando el valor de compra original. En línea con este último punto, se criticaba que la contabilidad era un problema serio de la CPA, no solo por acción voluntaria de los trabajadores, quienes falsificaban las cifras o simplemente cometían severos fallos en los cálculos matemáticos, sino por fallos de supervisión en los almacenes de la Corporación alrededor del país. Se señalaba que esto se debía a la excesiva centralización de operaciones de esta entidad en la capital del país, así como en la oficina de Iquitos.<sup>176</sup>

Además, criticaron la entrega errónea de habilitaciones para el cultivo de caucho, sin haber tenido más cautela al elegir a los beneficiarios del dinero y herramientas, lo que resultó en

---

<sup>174</sup> U.S Department of State, Office of the Historian, Bureau of Public Affairs. *Foreign Relations of the United States: Diplomatic Papers, 1945. Volume IX: The American Republics*. 24 de abril de 1945, 8 de noviembre de 1945

<sup>175</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 20 de febrero de 1946

<sup>176</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 62

retrasos significativos en los pagos.<sup>177</sup> Esto se reflejaba en el porcentaje de habilitaciones impagas entre 1942 y 1945. De los S/7.663.686,32 entregados a nivel nacional para este propósito, solo se había recuperado S/2.544.207,02 por parte de los habilitados, representando esta suma amortizada únicamente el 33% del pago total del dinero entregado.<sup>178</sup> Asimismo, era común que varios de los habilitados obtuvieran un segundo financiamiento para el cultivo de caucho, a pesar de mantener aún deudas pendientes de la primera asignación.<sup>179</sup> Esto planteaba dudas sobre los criterios de selección de los colonos beneficiarios, ya que las deudas pendientes afectaban no solo al gobierno peruano, sino también al estadounidense a través de la *Rubber*. A la vez, se informaba que muchas personas a las que la Corporación les había arrendado tierras para el cultivo y explotación de caucho las subarrendaban a terceros con propósitos desconocidos.<sup>180</sup>

Por último, se denunciaba el accionar y decisiones de los funcionarios de la Corporación. Se mencionaba la utilización indebida de las facilidades de importación de mercancías y otros productos destinados a las actividades de la Corporación, debido a que algunos empleados aprovechaban para especular con ciertos productos o los empleaban para fines personales.<sup>181</sup> Así, la Comisión denunciaba irregularidades en la Oficina de Iquitos, concernientes a aumentos de salarios y gratificaciones de los trabajadores de esta sede. Mencionaban que, por ejemplo, un Jefe del Departamento de Tierras de Montaña, que en 1941 ganaba 300 soles, cuatro años después había duplicado su sueldo desempeñando las mismas labores.<sup>182</sup>

Además, se denunciaba que la mencionada oficina en Loreto se había convertido en un local comercial, pues vendía abiertamente al público los artículos que habían importado para entregar a los caucheros gracias a facilidades impositivas. Es decir, la Corporación vendía las herramientas, maquinarias, utensilios y víveres que habían sido facilitados por la *Rubber* y con descuentos del gobierno, lo cual iba en detrimento de los comerciantes locales de la región.<sup>183</sup> Una situación similar se suscitaba con las mercaderías otorgadas a las casas comerciales iquiteñas, las cuales fueron beneficiadas con precios inferiores a los reales. Se comentaba que

---

<sup>177</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 20 de febrero de 1946

<sup>178</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 24

<sup>179</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, pp. 25-26

<sup>180</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 39

<sup>181</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 20 de febrero de 1946

<sup>182</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 71

<sup>183</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, pp. 28-30.

estos artículos eran revendidos por estas casas, situación que era conocida por la CPA, y algunas de las cuales no habían entregado lotes de caucho hasta 1945.<sup>184</sup>

Debido a estos antecedentes, durante el período de posguerra, la CPA iniciaba una nueva fase bajo la supervisión del gobierno, lo que condujo a una reestructuración de sus Estatutos, publicados en 1947. De esta manera, se buscaba un mayor control sobre la institución y sus transacciones, asegurando la correcta actualización de la contabilidad y cuentas de la CPA, así como "disciplinar" al personal.<sup>185</sup> Se aprobó un aumento del capital de la Corporación por 4 millones de soles, siendo en 1946 su capital total de 10 millones de soles de oro.<sup>186</sup> Sin embargo, el cambio más notable se producía en el artículo 27, el cual se refería a los fondos de la Corporación destinados a la adquisición de bienes, nuevas habilitaciones y/o contrataciones, o cualquier acuerdo imprevisto fuera de Lima. Anteriormente, para llevar a cabo estas transacciones, se necesitaba la firma de dos miembros del Directorio o del Presidente acompañados de dos empleados de la CPA. Sin embargo, el nuevo estatuto especificaba que solo los miembros del Directorio de la Corporación podrían realizar acuerdos y compras.<sup>187</sup> Finalmente, se establecía que la CPA estaría bajo el control financiero de la Superintendencia de Bancos, la cual determinaría una cuota fija a pagar anualmente por un concepto no especificado.<sup>188</sup>

### **3.3 La “segunda etapa” de la Corporación Peruana del Amazonas y la crisis del caucho**

La renegociación de los acuerdos económicos con Estados Unidos ocasionó transformaciones en la producción nacional de caucho. Tras el fin de la guerra, los mercados internacionales mostraron una mayor demanda por el caucho sintético, provenientes del Sudeste Asiático y de plantaciones en Norteamérica, debido a sus bajos costos. Por lo tanto, para poder competir en estos mercados globales, después de 1945, la Corporación dejó de fomentar la producción de caucho de calidad inferior, permitiendo así que el caucho natural compitiera en el mercado internacional. A pesar del aumento en los precios de las gomas tras la Segunda Guerra Mundial, el precio del caucho peruano se mantuvo estable en comparación con los precios mundiales.

---

<sup>184</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, pp. 28-29

<sup>185</sup> Luis Echeopar García. *Memoria de su gestión como Ministro de Hacienda y Comercio. Del 12 de enero de 1947 al 27 de febrero de 1948. Durante el régimen constitucional del Señor Presidente Dr. Jose Luis Bustamante y Rivero*. Lima: Emp. Edt. “La Crónica”, [s/a], pp. 96-97

<sup>186</sup> “Memoria del Ministerio de Hacienda, 1947-2”, *op. cit.*, Anexo N° 950

<sup>187</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Estatutos*. Lima: Imprenta Sanmartí, 1947, p. 15

<sup>188</sup> “Memoria del Ministerio de Hacienda, 1947-2”, *op. cit.*, Anexo N° 640

Con la producción exclusiva de caucho natural, la CPA buscaba reducir los precios de las gomas para hacerlas accesibles a la población peruana.<sup>189</sup> Esta estrategia se debía al contexto global y a la escasez nacional de neumáticos, lo que incrementó la demanda de esta materia prima para la fabricación de llantas. Así, se registraba que los principales productores del caucho más fino eran Iquitos, Puerto Maldonado e Iberia; siendo el jebe de la región de Madre de Dios considerado como el “más fino del mundo”.<sup>190</sup> Mientras tanto, la presencia de las calidades bajas únicamente se mantenía en Tingo María e Iberia, donde su presencia oscilaba entre 170 y 200 kilos, respectivamente.<sup>191</sup>

En esta nueva etapa para la Corporación, enmarcada en los acuerdos de 1945, se hablaba de su intención de diversificar sus actividades más allá del caucho, hacia lo que se denominaba "el desarrollo integral de las riquezas de la Montaña", incluyendo la explotación de nuevas industrias de la Amazonía.<sup>192</sup> Este enfoque contrastaba con las actividades predominantes en los primeros años de la CPA, que según la comisión investigadora de 1946, había “carecido de mayor iniciativa para todo lo que no se relacionara con las extracciones del jebe”.<sup>193</sup> Así, entre las nuevas industrias extractivas que la Corporación tenía la intención de promover se encontraban el café, el barbasco, los plátanos, las castañas y la ganadería, entre otras. Por ejemplo, la investigación relacionada con los tres primeros cultivos mencionados se llevó a cabo en la Estación Experimental de Tingo María. La deshidratación de plátanos fue objeto de estudio en colaboración con la Universidad de Berkeley y fue fomentada por la Corporación para su cultivo por parte de colonos en Huánuco, y en una ocasión se consideró que a futuro “constituya la base de la economía regional”.<sup>194</sup> Se fomentó igualmente la investigación del aceite de castaña y se estimuló el desarrollo de la ganadería en el Fundo Iberia.<sup>195</sup>

La apertura al estímulo de otros cultivos por parte de la CPA no significó que esta institución dejara de impulsar la producción de caucho, más aún cuando esta materia prima era altamente demandada tras el fin de la Guerra. En esta línea, la Corporación anunció la inauguración de nuevas plantaciones de jebe en Yurac (Ucayali) y Santa María (en el Huallaga). Se comentaba que en la primera plantación, entre el periodo de 1947 y 1953, la CPA sembró unas 184

---

<sup>189</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria de 1950, op. cit.*, p. 7

<sup>190</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 6 de setiembre de 1951

<sup>191</sup> Banco de Fomento Agropecuario del Perú. *Memoria: 21° ejercicio, 1951-1952*. Lima: Talleres Gráficos del Puericultorio Pérez Aranibar, Sección Tomás Valle, [1953?], anexo N° 21

<sup>192</sup> *Almanaque La Tribuna, op. cit.*, p. 169

<sup>193</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 11

<sup>194</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 18 de enero de 1951

<sup>195</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA, op. cit.*, p. 11



hectáreas, a pesar de adversidades presentadas como lluvias y neblinas que causan enfermedades en los árboles de jebe.<sup>196</sup> Además, para 1949, se contaba con el respaldo del Departamento de Agricultura estadounidense, que a través de la Rubber Plant Investigation proporcionaba semillas brasileñas de caucho resistentes a ciertas enfermedades del árbol de caucho, las cuales se plantaron en Iberia. También se enviaron semillas de árboles "tricompuestos", una variedad de caucho más resistente, que germinaron en Tingo María.<sup>197</sup> Tras el éxito de estas últimas semillas, también se cultivaron en la plantación del Yurac, donde se distribuyeron gratuitamente a los colonos para su siembra.<sup>198</sup>

En suma, la CPA mantuvo su apoyo a la industria del caucho, respaldada aún por instituciones estadounidenses que promovían nuevos cultivos de caucho. Aunque no podía desviar por completo su enfoque hacia otros cultivos debido a la alta demanda de caucho frente a la escasez de neumáticos en el país, enfatizó la importancia de considerar otros cultivos que pudieran ser atractivos para mercados extranjeros y potencialmente más competitivos que el caucho.

### **El problema de las llantas en el Perú**

A pesar de impulsar nuevas plantaciones de caucho en el país, el gobierno de Bustamante y Rivero se enfrentaba a un serio problema relacionado con la escasez de neumáticos en todo el territorio nacional, ante el creciente número de vehículos motorizados. En cifras, mientras que en 1945 había 29 960 vehículos (incluyendo automóviles, camiones, autobuses y motocicletas), en los cinco años siguientes esta cifra aumentó a 60 437 unidades motorizadas (Contreras 2014: 646). Por lo tanto, la Corporación Peruana del Amazonas debía actuar con rapidez, ya que la falta de neumáticos causaba perjuicios en el transporte de mercancías y pasajeros.

La escasez de neumáticos en el país se volvió un problema serio tras el estallido de la Segunda Guerra Mundial, ya que las importaciones peruanas de llantas desde Estados Unidos, de donde tradicionalmente provenían, se detuvieron debido al conflicto. En consecuencia, la provisión de llantas dependía principalmente de la Fábrica Nacional de Llantas Goodyear y otros distribuidores autorizados, como Neumáticos Dunlop y Michelin, que ya estaban establecidos en el Perú en 1946. Sin embargo, para adquirirlas era necesario presentar una solicitud previa a través de la Oficina Distribuidora de Llantas, y estas solicitudes podían tardar meses en ser

---

<sup>196</sup> Rands y Polhamus, *op. cit.*, p. 67

<sup>197</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria de 1950*, *op. cit.*, pp. 9-11

<sup>198</sup> Banco de Fomento Agropecuario. *Memoria 21º*, *op. cit.*, p. 15

atendidas.<sup>199</sup> Esto se debía al control de los neumáticos por parte de la Junta de Distribución y Control de Ventas de llantas y accesorios, establecida en 1942 para evitar el acaparamiento de estos productos durante la guerra.<sup>200</sup>

De esta forma, a pesar de la instalación de la planta Goodyear, surgieron pronto discusiones sobre la capacidad de la empresa para alcanzar sus metas. En 1948, se estimaba que, para un país con alrededor de 42 mil vehículos motorizados, la demanda de llantas a nivel nacional ascendía a 100 mil unidades, mientras que la fábrica solo podía producir entre 4000 y 4200 llantas al mes,<sup>201</sup> es decir, menos de 50 mil unidades al año.

### Gráfico 13. Visita del presidente Bustamante y Rivero a la Fábrica Goodyear Perú, Callao



Fuente: Álbum del presidente José Luis Bustamante y Rivero: eventos públicos. 1948.  
Biblioteca del CIA, Pontificia Universidad Católica del Perú

La escasez de neumáticos tenía un impacto directo en la vida cotidiana de la población y en la economía nacional, tal como advertía un diputado, "la economía está, sin exageración, en trance

<sup>199</sup> "Anexo N° 551". En Perú. *Memoria del Ministerio de Hacienda, 1942*. Lima: Impr. Americana, [s/a]; Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 11 de febrero de 1946

<sup>200</sup> "Memoria del Ministerio de Hacienda, 1942", *op. cit.*, anexo N° 551; Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 11 de febrero de 1946

<sup>201</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 8 de enero de 1946, 14 de setiembre de 1950.

de paralizarse por falta de llantas".<sup>202</sup> Esta preocupación generalizada se reflejaba en las numerosas intervenciones de diputados y senadores, quienes desde 1945 en adelante venían destacando con mayor énfasis los riesgos asociados a esta crisis. Por un lado, este problema afectaría las inversiones estadounidenses, ya que el transporte de herramientas y maquinaria necesaria para las industrias de exportación se vería obstaculizado al no poder llegar a la Amazonía por tierra, lo que reduciría la explotación de materias primas. Por otro lado, la falta de llantas afectaba tanto a conductores como a usuarios de vehículos privados, dejándolos inactivos, y a los pasajeros, que debían esperar largas colas para acceder al transporte público, el cual era limitado debido a la falta de neumáticos.<sup>203</sup> Además, esta escasez generaba largas colas de vehículos en las carreteras que esperaban días por repuestos de neumáticos, lo que desencadenaba la dificultad del transporte de alimentos, el retraso de pagos de empleados y la carencia de otros productos básicos a nivel nacional, que eran transportados desde la capital.<sup>204</sup> Finalmente, se mencionaba que los choferes que viajaban desde provincias y llegaban a Lima debían permanecer entre dos y cuatro semanas en la capital para conseguir repuestos de neumáticos para hacer su viaje de vuelta.<sup>205</sup>

A pesar de los intentos por mantener los precios bajos, los retrasos en la distribución de herramientas, maquinarias y alimentos tuvieron un impacto negativo en la economía nacional pues reducían la producción, lo que a su vez afectaba a los precios locales y aumentaba el costo de vida en el país.<sup>206</sup> Esta situación fue destacada en un informe técnico oficial, que indicaba que aproximadamente el 50% del aumento en el costo de vida en Perú después de la Guerra se atribuía principalmente a la escasez de medios de transporte, especialmente la falta de llantas..<sup>207</sup>

Sin embargo, el desafío para la economía nacional no se limitaba únicamente a la escasez de neumáticos importados o de fabricación nacional, sino también a la baja calidad de las llantas producidas localmente. Al parecer, estas llantas se desgastaban rápidamente, y se mencionaba en la Cámara de Diputados que había casos en los que las llantas “apenas han durado horas, otras 2 o 3 días, y otras 15 días, y que después de haber hecho con ellas uso tan pequeño

---

<sup>202</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 8 de enero de 1946

<sup>203</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 11 de febrero de 1946

<sup>204</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 8 de enero de 1946

<sup>205</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 8 de enero de 1946

<sup>206</sup> Enrique Zegarra. “Perspectivas de la industria cauchera americana”. *La Prensa*. 6 de abril de 1943

<sup>207</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 8 de enero de 1946

reventaron por la mala calidad de la mezcla empleada”.<sup>208</sup> La debilidad e ineficiencia de esta producción se atribuían al uso de caucho sintético en la fabricación de los neumáticos, el cual se consideraba menos resistente que el caucho natural.<sup>209</sup>

En este sentido, resultaba extraña la escasez de caucho natural, sobre todo considerando la política de fomento a la producción de este tipo de gomas desde 1945, lo cual llevó a que durante casi diez años de funcionamiento de la Corporación del Amazonas, el caucho fino fuera el tipo más utilizado en el Perú. Por estas razones, sorprendía que la calidad de las llantas producidas en el país fuera tan deficiente, lo que sugería que el caucho fino podría estar siendo utilizado para otros fines, posiblemente en el mercado negro donde se adquirían neumáticos ilegalmente. Estos mercados surgieron, durante el gobierno de Bustamante, debido a los estrictos controles de importación y los altos impuestos sobre estas transacciones (Jaramillo y Huamán 2014: 242). Así, la Cámara del Senado informaba sobre la aparición de mercados negros que vendían llantas a precios exorbitantes.<sup>210</sup> Asimismo, se sospechaba que existieran filtraciones o acaparamiento de llantas, pues la Fábrica Nacional de Llantas indicaba que entregaba una determinada cantidad de unidades y luego no había neumáticos disponibles, como reportaba el diputado Ponce Ratto que sucedía en Huánuco.<sup>211</sup>

De tal manera, no fue sino hasta los años 50 que más del 80% de las llantas fabricadas en el Perú utilizaron caucho fino, con Goodyear Perú adquiriendo más de 1.1 millones de kilos en 1952 para la producción de cámaras y llantas.<sup>212</sup> Esto se debió principalmente a la liberalización de la economía promulgada por el gobierno militar, la cual ahondaremos más adelante. Sin embargo, como veremos, todavía había escasez de caucho para la producción de llantas.

La falta de acción ante este inminente problema, que tenía repercusiones en diversos aspectos para la población peruana, era motivo de preocupación. La postergación en la liberalización de las importaciones de neumáticos extranjeros obedecía a la política del gobierno de Bustamante, que buscaba proteger el consumo interno y la industria local, como se mencionó anteriormente (Jaramillo y Huamán 2014: 241), como mencionamos previamente. Así, a lo largo de su gobierno, se reforzaron progresivamente una serie de medidas proteccionistas sobre las

---

<sup>208</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 15 de febrero de 1946.

<sup>209</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara del Senado*. 23 de agosto de 1945; Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 11 de febrero de 1946

<sup>210</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara del Senado*. 23 de agosto de 1945

<sup>211</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 14 de setiembre de 1950.

<sup>212</sup> Banco de Fomento Agropecuario. *Memoria 21º, op. cit.*, anexo N° 23; Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria de 1950, op. cit.*, p. 6



industrias nacionales, estableciendo en 1948 un sistema de cuotas para la importación de ciertos artículos (Portocarrero 1983: 179). Por tal motivo, desde el Congreso, los diputados deliberaban sobre posibles soluciones para abordar la escasez de los neumáticos, especialmente en un contexto donde existían obstáculos gubernamentales para importar los materiales requeridos por el país.

De este modo se recurrió a solicitar la libre importación de llantas, la cual era impedida por la mencionada Junta de Control de Llantas, que era el ente que concedía permisos para la venta y cámaras en el Perú.<sup>213</sup> Habían extensas quejas acerca de esta entidad, acerca de que se necesitaba tener conocidos que trabajasen en la Junta para acceder a las llantas rápidamente, lo cual conllevaba a “favoritismos” y a la existencia de los mercados negros.<sup>214</sup> Como mencionamos en el capítulo anterior, esta entidad había sido creada para categorizar las necesidades de quienes necesitaran llantas, especialmente para evitar el acaparamiento de estas unidades. Por lo observado, había fallado rotundamente en su labor. De tal manera, en enero de 1946, la Cámara de Diputados votó por unanimidad solicitar, al Ministerio de Hacienda, la libre importación de llantas, “en bien del país”.<sup>215</sup> Es así que, si se llegaba a aprobar este pedido, también la Junta de Control de Llantas perdería su motivo de existir. No obstante, habría que esperar hasta junio de 1948 que se aprobase la libre venta de neumáticos únicamente para automóviles.<sup>216</sup>

Mientras tanto, se tomaban medidas de emergencia, como importar neumáticos a través del Ministerio de Hacienda. Estados Unidos no era un suministro totalmente viable, pues debido a la guerra, contaba con una cantidad limitada de llantas, motivo por el cual había implementado un sistema de racionamiento para los países sudamericanos. Así lo comunicaron en 1943, señalando que, a pesar de la guerra, continuarían enviando neumáticos y otros artículos de caucho a Latinoamérica “como justa compensación a los pueblos productores de jebe por sus aportes de materia prima, ya que sería una gran injusticia llevar ésta a Norteamérica y negarse a proporcionar luego el caucho industrializado a las naciones de origen, que tanto lo necesitan”.<sup>217</sup>

---

<sup>213</sup> “Memoria del Ministerio de Hacienda, 1942”, *op. cit.*, anexo N° 551

<sup>214</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 8 de enero de 1946

<sup>215</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 8 de enero de 1946

<sup>216</sup> “Anexo N° 344”. En Perú. *Memoria correspondiente al año 1948. Presentada por el Ministro de Hacienda y Comercio, Dr. Luis Echeopar García. Anexos*. Lima: Impr. Tip. “Salas e Hijos”, 1948

<sup>217</sup> “Los envíos de caucho industrializado de los Estados Unidos a Sur América”. *La Prensa*. Lima, 11 de enero de 1943

Por estas razones, se pidieron neumáticos a países como Canadá, de donde llegarían 14 mil unidades que serían administradas por la Fábrica Nacional Goodyear y también a la Casa Maine.<sup>218</sup> Una mayor exploración con respecto a las importaciones de gomas serán revisados en el siguiente acápite. Algunos diputados consideraban este tipo de pedidos como un tipo de libertad de importación, no obstante, esta no respaldaba la libre introducción de llantas al país por agentes y compañías privadas. Sin embargo, tras el fin de este conflicto, en 1946, aún se reportaba que las llantas escaseaban,<sup>219</sup> lo cual indicaba que Estados Unidos ya no enviaba suficientes llantas al Perú, según sus políticas de posguerra que alentaban los mercados internos y la menor cantidad de importaciones en los países latinoamericanos, como mencionamos al inicio del capítulo.

### **3.4. El fin de la Corporación Peruana del Amazonas: los debates congresales sobre su ineficiencia y consiguiente disolución**

Tras el golpe de Estado al gobierno del presidente Bustamante y Rivero, causado por la inflación, la crisis económica y el descontento popular generalizado, el general Manuel Odría asumía el poder a fines de 1948 junto a la Junta Militar. El cambio fundamental con respecto al gobierno anterior fue la adopción de una política de liberalización económica, abandonando el intervencionismo estatal y adoptando un enfoque orientado hacia la exportación (Contreras 2021: 376; Haworth 1997: 188-189). Estas recomendaciones fueron proporcionadas por una comisión de economistas estadounidenses, liderada por Julius Klein, quien sugirió la liberación de los controles sobre el dólar y la eliminación de las políticas subsidiarias y de control de precios (2021: 377), las cuales habían sido promovidas especialmente para controlar la crisis durante el gobierno de Bustamante.

Es en esta línea de producción que podemos explicar el viraje de la producción de la Estación Agrícola de Tingo María. Como ya comentamos previamente, tras el fin de la Guerra Mundial, la Corporación Peruana del Amazonas dejó de lado su interés únicamente en el caucho, sino que indagó sobre las demás potenciales industrias a partir de materias primas producidas en la Amazonía. En esta línea, el gobierno de Odría proponía una política del “fomento agropecuario”, a través de la entrega de créditos agrícolas y la promoción de cultivos en todas las regiones del país, especialmente bajo la inspección del Ministerio de Agricultura.<sup>220</sup> De tal

---

<sup>218</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 11 de febrero de 1946; 15 de febrero de 1946.

<sup>219</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 7 de mayo de 1946

<sup>220</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 18 de setiembre de 1951

manera, la producción agrícola podría ayudar a las exportaciones nacionales, lo cual era necesario para aumentar las arcas del Estado y los intereses empresariales privados. Esto se observó especialmente en la apertura de nuevos cultivos que ayudarían al Perú a posicionar nuevamente sus materias primas en los mercados internacionales. Específicamente se podía notar en los cultivos estudiados por la Estación Experimental Agrícola de Tingo María, la cual, en 1953, reportaba la presencia de más de treinta cultivos estudiados por la entidad, entre los cuales se encontraba aún el jebe,<sup>221</sup> pero notándose un reducido interés.

### **El problema de la experimentación en Tingo María**

A pesar de que esta Estación Experimental no se creó exclusivamente con el propósito de investigar y experimentar con las gomas, fue establecida en el contexto del Convenio del Caucho, durante el cual comenzó sus operaciones, y también fue seleccionada por los especialistas estadounidenses como el sitio ideal para el cultivo de caucho en el país, como vimos en el capítulo anterior. No obstante, si revisamos los estados de producción de esta materia prima, Tingo María había retrocedido con el tiempo en su producción. Para 1952, esta ciudad no se encontraba entre los primeros productores de caucho del país, sino en sexto lugar, por detrás de Iquitos, Puerto Maldonado, Iberia, Pucallpa y Puerto Inca.<sup>222</sup> Sin embargo, es preciso acotar que Tingo María nunca produjo tanto caucho como las cantidades reportadas por las oficinas de Loreto y Madre de Dios en los cuatro primeros años de funcionamiento de la CPA,<sup>223</sup> debido también a la magnitud de estos departamentos comparados con la ciudad de Tingo María y habilitaciones aledañas.

Empero, para evidenciar el retroceso - o fracaso - de esta Oficina, es necesario dirigir nuestra atención hacia las cifras de las habilitaciones. Así pues, la magnitud de la asignación de fondos para las habilitaciones en Tingo María no se reflejaba en una producción proporcional de caucho. Hasta 1945, Madre de Dios generaba una cantidad de caucho similar a la de Tingo María, e incluso la superaba después del fin de la Guerra, durante la segunda fase de actividades de la Corporación Peruana del Amazonas. Aunque no disponemos de datos entre 1945 y 1952, podemos comparar registros de estas fechas límites. Entre 1942 y 1945, las oficinas de Tingo María y Madre de Dios representaban el 15,6% y el 10%, respectivamente, de la producción nacional de caucho. Siete años más tarde, la oficina de Tingo María contribuía solo con el 3,1%

---

<sup>221</sup> “Breve referencia a los principales cultivos de la zona de Tingo María desde el punto de vista agrícola”. *Estación Experimental Agrícola de Tingo María*. Circular de extensión n°53. Junio, 1953

<sup>222</sup> Banco de Fomento Agropecuario. *Memoria 21º*, op. cit., anexo N°21

<sup>223</sup> Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA*, op. cit., p. 20

de la producción nacional, mientras que Puerto Maldonado e Iberia combinadas aportaban más del 38% al total de la industria peruana. En términos de cifras, aunque en 1945 Tingo María superaba a Madre de Dios en 3 toneladas, su producción se redujo drásticamente, pasando de 273 toneladas en 1945 a 64 toneladas en 1952.<sup>224</sup>

En este contexto, la reducción de la producción de goma de Tingo María y, especialmente, la diversificación del estudio y cultivo de especies en la Estación Experimental, solicitadas con mayor ahínco por los mercados internacionales, motivaron discusiones con respecto al futuro de la Estación. Así, en 1950, se propuso en la Cámara de Diputados la transformación de la Estación Experimental de Tingo María en una Escuela Agrícola y Ganadera, cuyo objeto de estudio principal serían los cultivos de la Amazonía y que podría aliviar la cantidad de estudiantes de la Escuela de Agronomía de Lima.<sup>225</sup> El comentario del diputado Reátegui encapsulaba la esencia del pedido realizado en la Cámara, señalando que “la Escuela está en la actualidad funcionando en forma no oficial y si se oficializase, contestarían de Tingo María que allí se cuenta con profesores en todos los ramos de la agricultura y la ganadería: del cube, del jebe, del algodón, de las menestras, del plátano...”.<sup>226</sup>

De esta forma, hubo diferentes opiniones sobre el destino de la Estación Experimental de Tingo María. Algunos argumentaban que su labor ya había concluido satisfactoriamente en cuanto al estudio del medio ambiente y la agricultura de la ciudad, bajo la ayuda de científicos nacionales y extranjeros, por lo que proponían su cierre. Otros creían que era crucial mantener la Estación Experimental como parte de una futura Escuela de Agricultura, mientras que otros temían que convertirla en una Escuela Agrícola detendría los avances en el estudio, producción y desarrollo de cultivos en la región.<sup>227</sup> No obstante, el epítome de los debates llegaría así en octubre de 1951, cuando se decretó que la Estación Experimental se encargaría del fomento agropecuario integral de la Montaña, utilizando “productos y servicios suministrados con el empleo de las maquinarias, instalaciones, semillas, reproductores y otros, proporcionados por nuestro Gobierno y el de los Estados Unidos, de conformidad con el Conveio Internacional celebrado el 12 de abril de 1942”.<sup>228</sup>

---

<sup>224</sup> Banco de Fomento Agropecuario. *Memoria 21º*, op. cit., anexo N° 21; Cámara de Diputados. *Informe de actividades de la CPA*, op. cit., p. 20

<sup>225</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 4 de setiembre de 1950.

<sup>226</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 4 de setiembre de 1950.

<sup>227</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 4 de setiembre de 1950.

<sup>228</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 16 de octubre de 1951



En resumen, el cambio significativo en el estatus de la Estación no consistió en su transformación en una Escuela Agrícola, sino en su reorientación hacia la investigación de variados cultivos de la Amazonía,<sup>229</sup> dejando de lado su enfoque primordial en el caucho, debido a que se daba prioridad al fomento de la ganadería y a la sección forestal de la Estación.<sup>230</sup> De esta forma, uno de los principales promotores y responsables del desarrollo y perfeccionamiento de la industria del caucho en el Perú cambiaba su dirección de actividades para convertirse en un centro de investigación de los cultivos selváticos en un espectro más amplio.

### **Los debates sobre la rentabilidad del caucho nacional**

En su mensaje a la nación del año 1949, el general Odría señalaba que la Corporación Peruana del Amazonas continuaba produciendo esta materia prima en la selva para las diversas industrias naturales, a pesar de que se encontraba en “estado de falencia”.<sup>231</sup> A pesar de esta caracterización de la industria de las gomas, el gobierno de Odría promovía un menor intervencionismo del Estado en las industrias de todo tipo.

Estas políticas económicas iban en detrimento de la industria cauchera, la cual sufría no solo la competencia del mercado internacional, sino que era víctima de políticas de Estado que recortaban los subsidios para la producción nacional y el consumo local.<sup>232</sup> En vez de estimular la producción local de gomas, el gobierno militar alentaba la importación de neumáticos, política que se promovió desde el último tramo del gobierno de Bustamante. La importación de neumáticos, pues, era una opción viable para el abastecimiento de caucho que tanto necesitaba el país, pero que, a la vez, no promovía mejoras en la industria nacional de las gomas. En otras palabras, en lugar de buscar las razones por las cuales el caucho desaparecía, o de fomentar mejores condiciones de trabajo para caucheros y shiringueros, se promovían medidas rápidas que pudiesen dar solución la coyuntura del momento. Esto sucedía en el momento en el que la Corporación debía justamente despegar con la producción, tras haber absorbido conocimientos de técnicos norteamericanos por casi cinco años, y contar con nuevos cultivos de jebe.

---

<sup>229</sup> Esta iniciativa se concretó finalmente en febrero de 1964, con la creación de la Universidad Agraria de la Selva a través de la ley N°14912. Esta medida estableció que todos los activos, que comprendían terrenos, infraestructura, maquinaria, laboratorios, ganado y cultivos de la Granja Experimental Agrícola de Tingo María, serían transferidos a la recién creada universidad.

<sup>230</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 31 de agosto de 1950

<sup>231</sup> *Mensaje a la Nación del Presidente del Perú, general Manuel A. Odría Amoretti, 27 de julio de 1949*, p. 27

<sup>232</sup> Rands y Polhamus, *op. cit.*, p. 63

La importación de caucho se presentaba como la única medida para abordar el problema de escasez de caucho, como señalaba la Corporación al afirmar que “a pesar de la labor de fomento y estímulo realizados por la CPA con el fin de obtener incrementos progresivos en la producción de jebe fino, se comporta la realidad de un déficit anual entre la producción y las necesidades de las industrias nacionales”.<sup>233</sup> Esta situación se presentaba incluso cuando, desde 1948, el Perú no había registrado exportaciones de caucho, al estar la producción destinada exclusivamente al mercado interno. De esta forma, el gobierno peruano se vio obligado a recurrir a la importación de caucho para abastecer a las industrias de neumáticos y otros productos elaborados con este material, con el objetivo de poner fin a la crisis ocasionada por la escasez de llantas.

Haciendo una breve secuencia cronológica, existen reportes que informan que en 1948 se importaron 250 toneladas de caucho.<sup>234</sup> Al año siguiente, la prefectura de Madre de Dios indicaba que el caucho de la región no era suficiente para satisfacer las necesidades de la Fábrica Nacional de Llantas, por lo que debían importar gomas de países vecinos, por lo que se autorizó la importación de 500 toneladas de caucho boliviano. No obstante, la compra no se concretó pues Goodyear Bolivia hizo una mejor oferta por esta materia prima.<sup>235</sup> Asimismo, en 1950, se registraba la compra de caucho del “Extremo Oriente” por una cantidad de 50 toneladas.<sup>236</sup> A su vez, en el mismo año, finalmente se pudo acceder al caucho estadounidense, posiblemente proveniente también del Sudeste Asiático. Así, se concretó una compra por casi 7.8 toneladas de caucho sintético provenientes de Estados Unidos, con el fin de ser “aumentados a todas las fábricas manufactureras de artículos de jebe en el país, atendiendo al pedido que el Comité de la Sociedad Nacional de Industrias ha formulado a la entidad recurrente”.<sup>237</sup> Sin embargo, las compras oficiales no fueron las únicas opciones para que el Perú se abasteciera de caucho. En esta línea, varios diarios brasileños informaban que existía contrabando del caucho de este país hacia el Perú, Bolivia y Venezuela, siendo mayor el precio de venta de estos negocios ilegales que el oficiado por el Banco de la Amazonía de Brasil.<sup>238</sup> Otra situación similar se

---

<sup>233</sup> “Resolución suprema. 2 de setiembre de 1948”. En AGN. Prefecturas, Ministerio de Hacienda. Madre de Dios, 29 de noviembre de 1949

<sup>234</sup> AGN. Prefecturas, Ministerio de Hacienda. Madre de Dios, 29 de noviembre de 1949

<sup>235</sup> “Resolución suprema. 2 de setiembre de 1948”.

<sup>236</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria de 1950, op. cit.*, p. 4

<sup>237</sup> “Anexo N° 384”. En Perú. *Memoria del Ministerio de Hacienda y Comercio, 1950, segunda parte. Ministros: Sr. Gral. D. Emilio Pereyra Marquina y Sr. Andrés F. Dasso*. Lima: [s.e], [s.a]

<sup>238</sup> AGN. Prefecturas, Ministerio de Relaciones Exteriores. 2 de abril de 1951

reportaba con el acceso por parte del Perú al caucho boliviano por medio de habilitados de dicha nación, cerca de la localidad de Puerto Pardo (Madre de Dios).<sup>239</sup>

Con los beneficios limitados para las industrias extractivas, los inversores privados mostraban reticencia a asumir los riesgos relacionados con la industria del caucho. En consecuencia, la Corporación Peruana del Amazonas se mantenía como el sostén de la producción de caucho.<sup>240</sup> En este contexto, la CPA, una empresa estatal de desarrollo que apoyaba a los privados en la promoción de los cultivos de caucho, veía su futuro en peligro: el gobierno no tenía planes de continuar subvencionando los préstamos para los privados, y estos últimos carecían de confianza en el gobierno debido a los recortes de estímulos para esta industria. Era, pues, una inversión riesgosa, la cual podía no traer retornos asegurados, debido a la volatilidad del mercado internacional de gomas.

En este escenario, surgieron dudas sobre la viabilidad económica de la industria cauchera en el país. Durante la Segunda Guerra Mundial, la Corporación Peruana del Amazonas logró vender el caucho a un precio de hasta S/.8,40 por kilo; sin embargo, para el año 1950, ese mismo producto se cotizaba en S/.5,60 por kilo.<sup>241</sup> Esto representaba un descenso del valor de los productos de caucho en un 33% para la industria peruana. Por consiguiente, resonaban con fuerza las dudas sobre si aún era rentable, para el gobierno y los privados, apoyar el desarrollo de la industria cauchera, dado que sus precios iban reduciéndose con los años debido a una mayor cantidad ofertada de caucho a un menor precio que las gomas peruanas, las cuales parecían perder su lugar en el panorama internacional. Como resultado, se comenzaba a cuestionar la razón de ser de la CPA, ya que esta entidad tenía la responsabilidad de promover y fomentar los cultivos de caucho, y planteaba interrogantes sobre si los recursos tanto del gobierno peruano como del estadounidense deberían dirigirse hacia el desarrollo de otras materias primas peruanas.

Sin embargo, las críticas dirigidas hacia la Corporación no se centraron únicamente en la rentabilidad de la industria, sino que se basaron en el escaso progreso y mejoras para la Amazonía y sus habitantes. Se señalaba que, años después, y a pesar de las conclusiones de la

---

<sup>239</sup> “Resolución suprema. 2 de setiembre de 1948”.

<sup>240</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria de 1950*, op. cit., p. 5

<sup>241</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 14 de setiembre de 1950.

Comisión Investigadora de la CPA en 1946, el panorama de esta industria había cambiado poco en lo que respecta a las condiciones laborales y de vida de la población amazónica.

Se continuaba exponiendo las malas condiciones de vida, de explotación laboral y los malos manejos de los trabajadores de la Corporación, lo cual había desembocado en la falta de vías de comunicación del Oriente con el resto del Perú, así como manejos que los beneficiaban económicamente. Entre algunos de estos malos manejos y precario desempeño de la CPA, tenemos el comentario del diputado de Madre de Dios, Víctor Núñez Gamero, quien expresaba que bajo la administración de la CPA, en el fundo Iberia “nunca se ocupó de la vivienda del obrero, del empleado. Ha construido ocho o nueve casas, que se han entregado a los empleados de mayor categoría, o a aquellos que gozaban de su mayor simpatía; el resto [...] no tiene, relativamente, donde vivir. Habita en pocilgas, donde el viento pasa y la lluvia cae.”<sup>242</sup> Además, enfatizó que el salario que recibían los trabajadores del Fundo (menos de 10 soles de oro) no era suficiente para cubrir el alto costo de vida de la región, lo que les dificultaba satisfacer necesidades básicas como la alimentación.<sup>243</sup>

En esta misma línea, el diputado del mismo departamento, Carlos Márquez Braga, mencionaba la importancia de destinar presupuesto para obras públicas en su región, especialmente para “proporcionar trabajo a todo ese pueblo que, después de la terminación de la guerra y muerto el incentivo del caucho, se ha quedado de brazos cruzados y sin mayores expectativas”.<sup>244</sup> Las afirmaciones del diputado exponían el grave desempleo causado a raíz del declive de la industria de las gomas tras 1945, lo cual, en consecuencia, empobrecía a la población local. Por tal motivo, se consideraba necesario que la Corporación promoviese otros cultivos que fueran rentables para la economía local, algo en lo que habían fallado, pues habían pasado ya cinco años del fin de la guerra y el desempleo se mantenía. Por último, el mal actuar de los administrativos de la Corporación también se veía expresado en la especulación de productos de primera necesidad. Se tenía conocimiento que en Iberia se recargaba entre el 30 y 60% en ciertos productos básicos, como alimentos y medicinas.<sup>245</sup> Esto repercutía en el costo de vida de la región, dado que encarecía la subsistencia de la población que, además de ser desempleada, tenía que afrontar los altos costos de productos básicos.

---

<sup>242</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 22 de julio de 1950.

<sup>243</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 5 de setiembre de 1950

<sup>244</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 21 de agosto de 1950

<sup>245</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 5 de setiembre de 1950



## El fin de la CPA

Tras de los múltiples cuestionamientos a cómo operaba la Corporación Peruana del Amazonas, surgían interrogantes sobre sus nuevas actividades y el futuro que le esperaba. Esto se debía a señalamientos que indicaban que la CPA –la cual se había creado para estudiar y fomentar primordialmente el cultivo de caucho en el país– a finales de los años cuarenta se había convertido en una entidad principalmente “comercial”, a pesar de que en su declaración de principios manifestaba sólo tener fines de promoción de esta materia prima, mas no de comercio. Estos señalamientos se suscitaban a raíz de que la Corporación era el ente que controlaba la producción y venta de caucho, pero se deseaba una mayor libertad por parte de los privados para poder comerciar esta materia prima. Así, se consideraba que la CPA, con el respaldo financiero del gobierno, le daba a sus ventas de la Corporación una clara ventaja sobre otros empresarios en este sector, los cuales deseaban no solo producir caucho, sino también comercializarlo.<sup>246</sup>

Para lograr la destitución de la Corporación, se continuaba una serie de acusaciones que ponían en falta tanto las labores de promoción cauchera como las acciones tomadas por sus directivos. El punto que más se atacaba desde la Cámara de Diputados era la medida de importar gomas del extranjero, a pesar de que, en 1950, se registrara una cantidad suficiente para abastecer el mercado peruano. Argumentaban que la falta de este material, junto con otros artículos esenciales para el Perú como el hierro, se debía a que eran acaparados por entidades privadas que luego los utilizaban para especular con sus precios.<sup>247</sup> Además, los diputados argumentaban que la supuesta escasez y mala calidad del caucho peruano era infundada, y sugerían que la Corporación hacía tales afirmaciones debido a que el precio de venta del caucho peruano no era lo suficientemente competitivo en el mercado. Por lo tanto, optaban por reducir aún más el precio para evitar la extracción de caucho y preferían importar este material,<sup>248</sup> que resultaba más barato que fomentar la industria de gomas.

Es preciso destacar que la crítica a las políticas de importación provenían principalmente de los empresarios caucheros, representados por el diputado Reátegui Morey, quien se desempeñaba a la vez como Presidente de la Asociación de Caucheros del Huallaga, San Martín y Loreto.<sup>249</sup>

---

<sup>246</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria de 1950, op. cit.*, p. 1

<sup>247</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 14 de setiembre de 1950.

<sup>248</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 14 de setiembre de 1950.

<sup>249</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 19 de setiembre de 1950

En consecuencia, la política de importación de gomas era perjudicial para sus intereses, dado que no tenían mercado para el caucho que producían, por lo que presionaban por la disolución de los impedimentos para la libre comercialización de esta materia prima, la cual debía ser obligatoriamente supervisada por la CPA.

Por su parte, la CPA señalaba que la industria del caucho fino no lograba alcanzar todo su potencial productivo, principalmente debido a su reducido volumen de producción. Así, la producción de gomas de alta calidad eran superadas por las de calidades inferiores. Estas últimas, a su vez, no lograban competir a nivel internacional debido a la preferencia por el caucho sintético o de menor calidad procedente del Sudeste asiático,<sup>250</sup> donde era abundante. Por tal motivo, el gerente de la Corporación indicaba que el jebe débil peruano había perdido su valoración, pues tenía una demanda internacional nula y su consumo nacional era muy restringido.<sup>251</sup>

Las gomas peruanas no tenía más mercados que el local, lo que llevaba al comprensible malestar de los caucheros locales. Por su lado, ellos indicaban que la Corporación no había podido estabilizar y recuperar los precios del jebe débil, lo cual los había afectado significativamente. Se responsabilizaba a la CPA ya que era la encargada de las negociaciones con el extranjero, especialmente con Estados Unidos, para la compra y venta de esta materia prima. En este sentido, a pesar de que habían transcurrido cinco años desde el final de la guerra, la institución no había podido mejorar el precio de los cauchos de menor calidad, los cuales seguían siendo bajos. Asimismo, indicaban que los estímulos propuestos para la producción de caucho fino era engañosa y casi una burla, pues, además de solo otorgarse 20 centavos extra por la calidad superior de goma, ante el más mínimo inconveniente con el caucho entregado se calificaba como de menor calidad y, por tanto, no se accedía a los estímulos de la CPA.<sup>252</sup>

Un punto importante que también generó la molestia de los caucheros fueron los informes presentados por la Corporación en 1950, donde se manifestaba que la falta de pagos de las habilitaciones de caucho eran un problema que limitaba categóricamente el accionar de la CPA. El diputado Reátegui consideraba que afirmar que los caucheros no pagaban sus habilitaciones era una falsedad, pues era necesario adelantar la mitad al momento del contrato por medio de

---

<sup>250</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria de 1950, op. cit.*, p. 6

<sup>251</sup> “Carta del Gerente de la Corporación Peruana del Amazonas.” En Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 19 de setiembre de 1950.

<sup>252</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 19 de setiembre de 1950

escrituras públicas. En consecuencia, el diputado consideraba que la Corporación atentaba contra el honor de los caucheros.<sup>253</sup> A pesar de que parte de las afirmaciones fueran ciertas, la falta de pagos de las habilitaciones fue registrada no solo por parte de la CPA, sino también por la *Rubber Development Corporation*. Así, ambas instituciones expresaron que, al menos, durante el Convenio del Caucho, los préstamos por diversos conceptos de habilitar a los caucheros quedaron impagos, como ya expusimos previamente.

Otro motivo por el cual se cuestionaba el accionar de la Corporación era que, para inicios de los años cincuenta, se continuara la política de llevar alimentos desde Lima, muchas veces importados, para ser vendidos en la Amazonía a precios muy altos, a pesar de que estos cultivos podían ser sembrados en la selva. Además de no haber fomentado los cultivos necesarios para la población del Oriente peruano, la Corporación no había podido solucionar el problema de los altos costos del transporte aéreo para llevar los artículos de primera necesidad.<sup>254</sup> Había sido uno de los objetivos de la CPA rebajar los costos del transporte aéreo, para así “hacer accesible la Montaña a bajo precio”.<sup>255</sup> Aún peor, se acusaba que la Compañía Faucett, encargada del transporte entre Lima y la selva peruana, la cual contrataba con la CPA, recargaba el precio de los fletes y pasajes entre estas regiones pues tenía una suerte de monopolio de las rutas aéreas.<sup>256</sup> De tal manera, la situación iba en desmedro de los pobladores de la Amazonía, quienes no solo tenían que soportar los altos precios de los víveres, sino el alza del nivel de vida en la región. La situación se comprendía con las expresiones de diputados de la época, quienes señalaban que “el estándar de vida en Madre de Dios es uno de los más altos, debido a la falta de vías de comunicación y a que los elementos inherentes a la subsistencia en esa zona, son trasladados en avión”.<sup>257</sup>

La situación era consecuencia, a la vez, de la falta de carreteras – y el mal estado de estas - que hasta la época se mantenía. Por ejemplo, se denunciaba que los caminos que unían Lima, Huánuco y Pucallpa, los cuales eran cruciales tanto para el transporte nacional como interoceánico, estaban en un pésimo estado, pues viajes que los camiones realizaban en cinco días ahora los realizaban hasta en más de dos semanas. Adicionalmente, el mal estado de las pistas empeoraba el problema de las subsistencias a nivel nacional.<sup>258</sup> Esta situación llevó a que

---

<sup>253</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 18 de octubre de 1950

<sup>254</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 19 de setiembre de 1950

<sup>255</sup> “Memoria del Ministerio de Hacienda, 1947-2”, *op. cit.*, pp. 1209-1210

<sup>256</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 16 de noviembre de 1951

<sup>257</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 8 de noviembre de 1951.

<sup>258</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 8 de febrero de 1952

en 1951 el gobierno de Manuel Odría anunciara el Plan Vial. Este proyecto contemplaba la expansión, mejoramiento y pavimentación de diversos caminos a nivel nacional. Era un programa ambicioso para la época, cuyo objetivo era unir las regiones del país para un mejor transporte de los excedentes de las industrias extractivas. Así, se proponía la construcción de la carretera Panamericana a lo largo de la costa peruana, junto con otra vía "Panamericana" que atravesara la sierra del país. Además, se contemplaban accesos transversales que conectarían la costa con la selva. En la parte norte, desde Olmos hasta Moyobamba. También, por el centro, se planeaba la ampliación del tramo Huánuco-Pucallpa, conectándolo con los caminos que siguen el curso del río Marañón. Por último, se proponía un acceso desde Ica hasta Puerto Maldonado, para unir los puertos de estas ciudades.<sup>259</sup>

En suma, el sentir de los caucheros podía ser de descontento y molestia, pues la actividad económica parecía no tener futuro, dado que la industria nacional no satisfacía la demanda del mercado interno, ni podía competir con los mercados internacionales, además de tener costos muy elevados para el transporte del material. La situación pintaba un panorama desalentador para la industria del caucho, y se exacerbó aún más con el inicio de la Guerra de Corea en 1950, conflicto que provocó una breve demanda por el caucho peruano, lo cual causó conmoción en la Corporación Peruana del Amazonas, pues perjudicaría a la industria nacional que apenas podía abastecerse, lo cual llevó a que el Perú ofreciese ventas futuras que nunca se concretaron.<sup>260</sup> Así, debido a las limitaciones presentadas por la CPA, los caucheros solicitaban la libre comercialización del caucho y el consiguiente cierre de la Corporación Peruana del Amazonas, la cual, en palabras del diputado, parecía que la industria cauchera “no tiene ningún valor, en el interior ni en el exterior”.<sup>261</sup> A pesar del abrumador respaldo en la Cámara de Diputados, esta iniciativa se encontró con la oposición del Ministerio de Hacienda.<sup>262</sup>

Tras estas intervenciones en la Cámara de Diputados, la Corporación Peruana del Amazonas no fue mencionada en los meses siguientes. Esto no significó que la industria cauchera se detuviese. Por un lado, un diputado por Madre de Dios, Núñez Gamero, exigía la presencia del Ministerio de Agricultura en su región, pues consideraba que había grandes riquezas que explotar en el departamento e importantes para las arcas del Estado, como lo era el caucho, las

---

<sup>259</sup> “Está en marcha el Plan Vial del Gobierno”. *La Prensa*. Lima, 8 de octubre de 1951.

<sup>260</sup> Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria de 1950*, *op. cit.*, p. 7

<sup>261</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 19 de setiembre de 1950

<sup>262</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 19 de setiembre de 1950



maderas, las castañas, etc.<sup>263</sup> En otras palabras, el diputado solicitaba la presencia de esta entidad para, de alguna forma, suplir la misión para la cual fue creada la CPA, es decir, fomentar las riquezas de la Montaña, las cuales, de acuerdo a sus palabras, aún faltaban explorar. Es decir, la labor de la CPA, para lo cual había sido creada hacía casi diez años atrás, aún no había sido concretada. Por otro lado, en diciembre del mismo año, para combatir las amenazas estadounidenses del fin del caucho natural, el cual sería reemplazado por el jebe sintético en los siguientes cinco años, el diputado por Loreto, Emilio Delboy, sugería que la Corporación Peruana del Amazonas pasara a ser “una repartición técnica y especializada del Banco de Fomento Agropecuario del Perú”.<sup>264</sup> De este modo, se podría entender que la Corporación, bajo el control de este Banco, pasaría a beneficiarse de una visión más integral de producción del caucho, es decir, junto con otros productos de la Amazonía peruana.

Esto se debía a que, como el mismo diputado indicaba, “apenas sabemos vulcanizar, y todo buen producto de goma fina tenemos que importarlo”.<sup>265</sup> En otras palabras, poco o nada se había internalizado de las enseñanzas de los técnicos norteamericanos y peruanos, así como de las experimentación del jebe en diversos puntos del país. En consecuencia, el avance con respecto a la producción y procesamiento del caucho para la industria nacional había sido limitado, y había pues volcado en la necesidad de la importación de caucho extranjero.

Así, a fines de diciembre de 1951, se promulgó la ley que absorbía la Corporación Peruana del Amazonas como parte del Banco de Fomento Agropecuario.<sup>266</sup> El BFA tomaría los activos de la desaparecida Corporación, así como los de la Junta Nacional de la Industria Lanar (JNL), que también sería gestionada por el Banco. En esta línea, el BFA establecería divisiones específicas para promover el desarrollo agropecuario en todas las regiones del Perú: costa, sierra y selva. Concretamente, el Departamento de Selva se encargaría de fomentar el cultivo de una amplia variedad de productos en la región amazónica, así como de apoyar las industrias que procesan estos productos.<sup>267</sup>

---

<sup>263</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 29 de octubre de 1951

<sup>264</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 3 de diciembre de 1951

<sup>265</sup> Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. 3 de diciembre de 1951

<sup>266</sup> Este Banco fue creado en 1933 (durante el gobierno de Oscar R. Benavides) bajo el nombre de Banco Agrícola del Perú, pero la Ley 11691 de 1951 modificó su nombre a Banco de Fomento Agropecuario.

<sup>267</sup> “Modificando la Ley N° 9576 del Banco Agrícola del Perú, que se denominará “Banco de Fomento Agropecuario del Perú”. Derogando las modificaciones a que se refiere el Decreto-Ley N° 11330”. Ley N° 11691. 31 de diciembre de 1951.

Además, se disponía que el BFA podía crear empresas o compañías relacionadas a la explotación de recursos selváticos, así como contratar y autorizar proyectos con respecto a las industrias agropecuarias del Oriente peruano.<sup>268</sup> Es decir, el Banco de Fomento Agropecuario pasaba a tener las funciones que la Corporación del Amazonas tuvo desde su fundación, especialmente desde 1945 con una mirada más amplia de las materias primas que planteaba desarrollar. Esto se dio a pesar de que, como señalaba un trabajador de la CPA, “los primeros 10 años del programa en este nuevo cultivo han sido necesariamente experimentales, pero ahora se ha establecido una base sólida para la expansión”,<sup>269</sup> haciendo referencia a la industria cauchera. Sin embargo, diez años no habían sido suficientes para consolidar una industria que conlleve a los caucheros a arriesgar sus inversiones con respecto a un cultivo tan dependiente del mercado internacional.

Es así que para continuar las actividades de las instituciones disueltas, se dispuso, en primer lugar, que los directores de la CPA y la JNL asumieran la jefatura de los Departamentos que sus entidades ahora conformaban dentro del Banco.<sup>270</sup> En segundo lugar, las antiguas oficinas de la Corporación Peruana del Amazonas – en Iquitos, Iberia, Pucallpa, Puerto Maldonado, entre otras – pasaron a ser oficinas del Banco de Fomento Agropecuario. Por último, se mencionaba que se mantendrían las habilitaciones caucheras, pero que se escogerían a los habilitados haciendo uso de un sistema basado en “la capacidad de producción o antecedentes del extractor, o mediante el aval o garantía de firmas o personas de reconocida solvencia, en los casos en que el traductor carezca de respaldo económico”.<sup>271</sup> Es decir, se deseaba tener mayor control sobre las deudas de los privados con las instituciones gubernamentales, para que así las habilitaciones no quedasen impagas como en la década de funcionamiento de la CPA. No obstante, cuando se publicaron los estatutos del Banco, se mencionaba que las habilitaciones serían entregadas sin garantías específicas, aparte del juicio del Directorio del BFA o la confianza dada por personas o entidades “de reconocida solvencia”.<sup>272</sup>

Así, en vez de promulgar medidas más coercitivas y realizar cambios estructurales para supervisar el control del pago de las deudas de habilitaciones y organizar mejor la producción de caucho en la Amazonía, se continuó con la misma estructura y empleados de la extinta

---

<sup>268</sup> Banco de Fomento Agropecuario. *Estatutos*. Lima: El Banco, Imprenta Casa Nacional de Moneda, 1954, p. 10

<sup>269</sup> Rands y Polhamus, *op. cit.*, p. 68

<sup>270</sup> Banco de Fomento Agropecuario. *Memoria 21º*, *op. cit.*, p. 3

<sup>271</sup> Ley N° 11691

<sup>272</sup> Banco de Fomento Agropecuario. *Estatutos*, *op. cit.*, p. 10

Corporación Peruana del Amazonas, la cual había causado años de quejas y malestar por parte de los caucheros. En otras palabras, se daba carta libre a la especulación de las materias primas como el caucho, pero principalmente por intereses propios que vieron más factible importar las gomas que producirlas en el país. Habían más productos que, a futuro, serían un negocio más factible para los empresarios amazónicos, como el oro y el petróleo, cerca al Marañón y el río Huallaga, en los años cincuenta.



## CONCLUSIONES

La Corporación Peruana del Amazonas fue una compañía de desarrollo estatal que fue creada para una coyuntura específica: la Segunda Guerra Mundial. Estados Unidos necesitaba fuentes de acceso al caucho para producir neumáticos y otros artículos de jebe que eran necesarios, principalmente, para los vehículos. Sin embargo, al quedar sin sus fuentes tradicionales de abastecimiento de esta materia prima, en el Sudeste Asiático, viraron su atención hacia la región latinoamericana, donde impulsaron nuevos tipos de plantaciones bajo estándares de cultivo y procesamiento estipulados por las diversas entidades que respondían al Departamento de Agricultura de Estados Unidos. Para cumplir con los fines del Programa del Caucho, era necesario que en cada país se crearan instituciones oficiales con las que pudieran negociar directamente, y que a su vez, pudiesen controlar la producción local, así como dotar de beneficios y exenciones tributarias para el transporte de las materias primas, como el caucho, además de maquinarias y personal científico.

No obstante, bajo este Programa no solo se promovió el cultivo de gomas, sino la investigación de una serie de materias primas que fueron de interés para Estados Unidos durante y tras el fin de la Guerra Mundial. Así, se puede considerar que este Programa fue una puerta de entrada para el asentamiento de bases experimentales en los países latinoamericanos. Además, permitió la circulación de conocimientos y técnicas provenientes de Estados Unidos hacia científicos peruanos, los cuales fueron enviados a diversos “laboratorios” estadounidenses para aprender de los métodos agrícolas fomentados por el país del norte. Se buscaba, así, uniformizar las técnicas de cultivo de varios cultivos en Latinoamérica, especialmente de las materias primas necesitadas por Estados Unidos. De esta manera, los conocimientos circulaban de un centro a las periferias, en este caso, el Perú.

Fue así que durante la Segunda Guerra Mundial el gobierno de Manuel Prado inició políticas en favor del bando de los Aliados. Estados Unidos requería materias primas del país, las cuales se encontraban en su mayoría en la Amazonía. Por tanto, era necesaria la colonización de esta región del país, la cual estaba aislada del resto principalmente por la falta de infraestructura vial y aérea. Muchas veces, los caminos que penetraban a esta región fueron construidos por iniciativas privadas, como las de los propios caucheros, que necesitaban rutas para transportar su cargamento. Así, el gobierno de Prado incitó a la población a que se asentara con sus familias, prometiendo facilidades y servicios básicos para la supervivencia de estos grupos. No obstante, a fines de la década de los cuarenta se seguía denunciando la falta de mano de obra, carreteras



y viviendas para la población, lo que implica una falta de compromiso por parte del gobierno de Prado, así como una falta de continuidad de estas iniciativas colonizadoras en los siguientes gobiernos de Bustamante y Odría. El objetivo de estos dos últimos gobiernos era, pues, recuperar la economía del país que se veía en crisis tras el fin de la Segunda Guerra Mundial.

En este contexto, en 1942 se creó la Corporación Peruana del Amazonas, la cual estaba encargada del fomento de las riquezas del Oriente peruano. Esta institución tuvo dos periodos marcados: la primera etapa durante la Segunda Guerra Mundial, en la que se incentivó mayoritariamente la industria del caucho, y la segunda etapa, en la que se diversificó el apoyo a las industrias de la Amazonía. A pesar de este viraje en sus actividades económicas, durante el periodo de vida de la Corporación Peruana del Amazonas, esta fue sinónimo de industria cauchera. A pesar de que se afirmara que se dedicaba al fomento de otras industrias, su principal problema siempre fue velar por la existencia de caucho en el Perú, tanto por la producción como por la importación de gomas en tiempos de necesidad. Junto a otras comisiones designadas por el gobierno, regulaba la producción y comercio de caucho, así como de productos que usaban esta materia prima, principalmente los neumáticos. Este fuerte control molestó de sobremanera a los empresarios que se dedicaban a comercializar neumáticos, pues debían antes presentar solicitudes para poder acceder a estas unidades y, aún peor, debían competir con la producción nacional de Goodyear.

Por medio de habilitaciones, un sistema que se traía del primer *boom* cauchero de inicios del siglo XX, se entregaba dinero y herramientas a personas que se encargaran de los cultivos de caucho. Sin embargo, esta vez la entrega de estos elementos sería por parte de la CPA, es decir, del gobierno peruano y estadounidense. No se habilitaba a los trabajadores, sino a hombres que se encargarían de devolver el préstamo con producción de caucho. Existieron diversos caucheros que regresaron a esta actividad económica tras alejarse de esta por la crisis de las gomas; no obstante, también se habilitó a muchos nuevos interesados en lucrar con esta industria. Así, algunos fueron reticentes a seguir las nuevas técnicas de cultivo promovidas por los norteamericanos, y otros simplemente no conseguían suficiente caucho para pagar sus préstamos. En suma, las habilitaciones significaron una pérdida de la inversión de Estados Unidos, y principalmente, del Perú, pues fue el país que continuó habilitando a caucheros tras el fin del Convenio del Caucho.

El negocio del caucho no traía retornos positivos al gobierno peruano ni a los empresarios, puesto que se había demostrado su dependencia del mercado mundial. Las gomas peruanas no

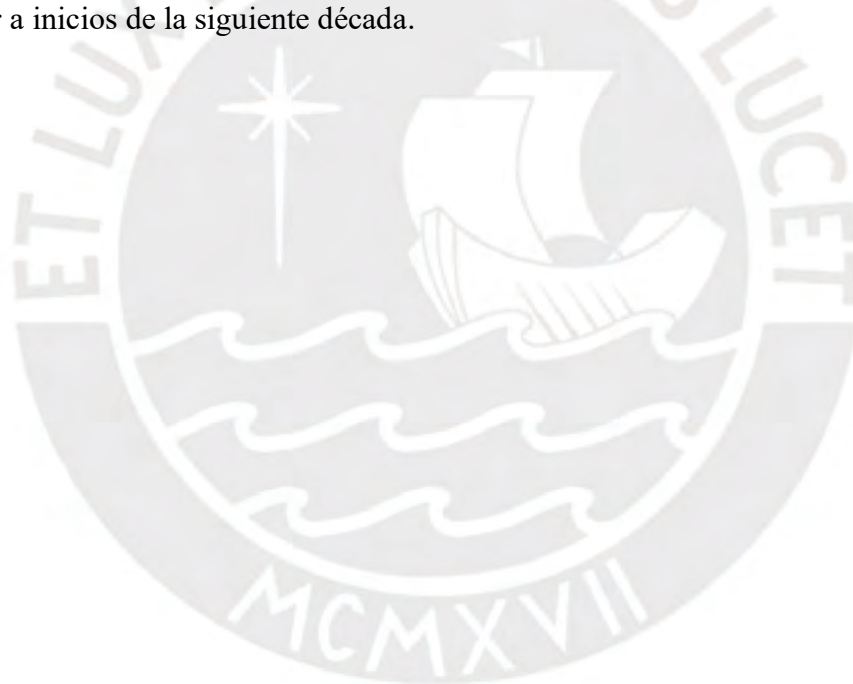
podían competir con otros mercados puesto que no producían suficiente jebe de baja calidad, como el producido en el Sudeste Asiático, y la goma natural escaseaba. Así, los intentos de exportar esta materia prima se cerraron, produciendo caucho únicamente para la industria interna, como se estipuló en 1946 con los nuevos acuerdos con Estados Unidos. A pesar de su poca conveniencia económica, esta industria necesitaba sobrevivir, pues el Perú atravesaba una crisis de abastecimiento de neumáticos, lo cual agravaba la crisis económica de aquel entonces y aumentaba los costos de vida de la población.

Bustamante y Rivero, apoyando una serie de medidas proteccionistas sobre la industria nacional, se negó a aprobar importaciones de caucho y recurrió al fomento de la industria cauchera, aumentando el presupuesto de la CPA. Sin embargo, la industria no respondía a estos estímulos económicos, pues se acrecentó la escasez de caucho y neumáticos en el país. Es más, terminó por generar un mercado negro de neumáticos en el Perú, las cuales eran revendidas a altos precios. El caucho era escaso y de mala calidad, lo cual resultaba en la falta y poca duración de los neumáticos producidos por la Fábrica Nacional de Llantas, Goodyear. La reticencia de Bustamante por importar caucho duró hasta casi el fin de su gobierno, aprobando en los últimos meses la importación de esta materia prima por insistencia popular. Durante el gobierno de Odría, se liberalizó aún más la economía del país, por lo cual se continuó con la importación de caucho del extranjero, sin embargo, también fomentó las industrias extractivas y de procesamiento del país. No obstante, su visión sobre la Amazonía era otra, pues existían nuevos recursos naturales, como el oro y el petróleo, que interesaban más al Perú y al mercado internacional.

La producción de caucho se recuperó a inicios de la década de los cincuenta, pero los intereses económicos en la región habían cambiado. Por un lado, empresarios privados y el gobierno deseaban explotar las nuevas materias primas en boga, mientras que los caucheros, que vieron recuperado el mercado interno de las gomas, consideraban que podían desempeñar sus labores sin mayor supervisión del Estado. Estas fuerzas juntas llevaron a solicitar el desmembramiento de la Corporación Peruana del Amazonas en sus últimos años de funcionamiento. Fue en este contexto en el que se plasmaron con más fuerza los fallos en las actividades de la CPA. La Corporación Peruana del Amazonas era una entidad del gobierno peruano que, a la vez, contrataba con privados, para supervisar la producción de caucho. Por un lado, muchas de las acusaciones sobre malos manejos de la contabilidad y aumentos de sueldos sin supervisión eran ciertos, así como la entrega de dinero a habilitados sin mayores investigaciones. No obstante,

estos señalamientos no responsabilizaban al verdadero culpable del fondo de estas acusaciones. La CPA no estaba a cargo de reducir los precios de las subsistencias ni los fletes, ni abrir carreteras de penetración a la región, ni controlar las condiciones de vida de los trabajadores del caucho. Esto era responsabilidad del Estado, el cual se había comprometido durante el gobierno pradista a habilitar una nueva colonización de esta región, sin embargo, no había cumplido su papel en garantizar las condiciones para una empresa colonizadora exitosa. Los intereses del gobierno de Prado, así como los consiguientes, cambiaron a otras industrias, las cuales eran más rentables para las arcas del Estado.

En resumen, la Corporación Peruana del Amazonas, junto al Estado peruano, fallaron en su misión de “mejorar la Amazonía” a través de la explotación de los recursos naturales de esta región. A inicios de la década de los cuarenta se comentaba que la instauración de la CPA se daba pues para fomentar la industria cauchera de una región poco explotada, y continuaba de forma similar a inicios de la siguiente década.



## **Bibliografía**

### **Fuentes primarias**

#### **- Periódicos**

*La Prensa*

*El Peruano*

#### **- Revistas**

*Revista Popular Mensual*

*Centinela. Revista Popular Mensual*

*Agriculture in the Americas*

#### **- Archivo**

Archivo General de la Nación, Sección República. *Prefecturas*

Foreign Relations of the United States, 1933-1945; 1945-1952. *The American Republics*.

#### **- Mensajes a la nación**

Mensaje a la Nación del Presidente del Perú, general Manuel A. Odría Amoretti, 1949

Mensaje del Presidente del Perú, Doctor José Luis Bustamante y Rivero, al Congreso Nacional, 1946, 1947, 1948

Mensaje del Presidente del Perú, Doctor Manuel Prado y Ugarteche, al Congreso Nacional, 1945, 1944, 1942

#### **- Impresas**

##### **▪ Oficiales**

[S.A]. *Perú: Obra De Gobierno Del Presidente De La República Dr. Manuel Prado 1939-1945*. Buenos Aires: [s.n], 1945

Banco de Fomento Agropecuario del Perú. *Memoria: 21° ejercicio, 1951-1952*. Lima: Talleres Gráficos del Puericultorio Pérez Aranibar, Sección Tomás Valle, [1953?]

Banco de Fomento Agropecuario. *Estatutos*. Lima: El Banco, Imprenta Casa Nacional de Moneda, 1954

Cámara de Diputados del Perú. *Informe de la Comisión Parlamentaria acerca de las actividades de la Corporación Peruana del Amazonas*. Lima: Imprenta Torres Aguirre, S.A, 1948

Corporación Peruana del Amazonas. *Estatutos*. Lima: Imprenta Samamé, 1942



Corporación Peruana del Amazonas. *Estatutos*. Lima: Sanmartí, 1947

Corporación Peruana del Amazonas. *Instrucciones para el trabajo de gomas elásticas*. Lima: Imprenta Samamé, 1942

Corporación Peruana del Amazonas. *Memoria del ejercicio de 1950 y cuadros estadísticos sobre producción y consumo de goma en el Perú*. Lima: Edit. Lumen, 1951

Corporación Peruana del Amazonas. *Reglamento interno*. Lima: Gráfica Mundo, 1948

Estación Experimental Agrícola de Tingo María. “Breve referencia a los principales cultivos de la zona de Tingo María desde el punto de vista agrícola”. Circular de extensión n°53. Junio, 1953

Ministerio de Agricultura, Dirección de Colonización y Asuntos Orientales. *La acción oficial en el desarrollo agropecuario de la colonización de Tingo María, años 1942-1946*. Lima, 1947

Ministerio de Fomento y Obras Públicas. *Discurso pronunciado por el Ministro de Fomento y Obras Públicas, Ing. Carlos Moreyra y Paz Soldán, con motivo de la inauguración de la carretera Lima-Huánuco-Pucallpa*. Pucallpa : Ministerio de Fomento y Obras Públicas, 1943.

Ministerio de Hacienda y Comercio; Dirección Nacional de Estadística. *Extracto estadístico del Perú : 1943*. Lima: [s.n.], 1945

Ministerio de Hacienda y Comercio; Dirección Nacional de Estadística. *Extracto estadístico del Perú : 1942*. Lima: [s.n.], 1943.

Órgano de la Dirección de Asuntos Comerciales del Ministerio de Hacienda y Comercio del Perú. *Informaciones Comerciales*. Lima: Librería e Imprenta “D. Miranda”, 1950

Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara de Diputados*. Lima : Imprenta Torres Aguirre, S.A, [1940-1952]

Perú. Congreso. *Diario de los debates de la Cámara del Senado*. Lima: Imprenta Torres Aguirre, S.A, [1940-1952]

Perú. Memoria del Ministerio de Hacienda. Lima: Imprenta Azul, Imprenta Americana [...], [1942-1952]

República del Perú. Ministerio de Relaciones Exteriores, Departamento Comercial. *Informaciones comerciales, económicas y financieras del Perú*. Lima: Imprenta Americana, 1942

United States of America. Department of State. *Health and Sanitation program. Agreement between the United States of America and Peru. Effected by Exchange of Notes. Signed at Washington May 9 and 11, 1942*. Washington: United States Government Printing Office, 1945.

- **No gubernamentales**

[S/a]. *Almanaque La Tribuna*, 1948. Lima: Empr. Ed. La Tribuna, 1948

Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos. Comité de Importadores de Llantas. *Comité de Importadores de Llantas de la Asociación de Importadores de Automóviles y Anexos: en su oposición al proyecto de implantación de una fábrica de llantas y cámaras por The Good-Year Tire & Rubber Export Co.* Lima: Imprenta Torres Aguirre, 1940

Asociación Nacional de Escritores, Artistas e Intelectuales del Perú. *Ideario Y Acción Panamericanistas Del Presidente Prado: Estados Unidos, Cuba, Panamá, Venezuela, Colombia.* Lima: Imprenta Eduardo Rávago, 1944.

Banco Popular del Perú. *1542-1942. Homenaje del Banco Popular en celebración del IV Centenario del Descubrimiento del Amazonas.* Lima: Artes Gráficas, Tipografía Peruana, 1942

Belaunde, Victor Andrés. *Peruanidad.* Lima: Edición de la Comisión Nacional del Centenario, 1987

Chira, Magdaleno. *Tingo María. Homenaje al Supremo Gobierno por la importante obra de colonización que realiza.* Lima: Librería e Imprenta el Competidor, 1943

Compañía Goodyear del Perú. *Presente en el desarrollo socio económico del Perú desde 1943.* Lima: La Compañía, 1986

Congreso Nacional de Ingenieros Agrónomos. *Anales del Primer Congreso Nacional de Ingenieros Agrónomos, 1947.* Lima: Imprenta R. Lulli, 1948

Convención Agronómica Regional del Oriente. *Anales de la IV Convención Agronómica Regional del Oriente : realizada en Tingo María del 29 de junio al 3 de julio de 1945.* Lima: Talleres de la Empresa Gráfica Scheuch, 1945

Kuczynski Godard, Maxime. *Iberia (Madre de Dios), posibilidades de su organización en la postguerra.* Lima: Talleres de la Empresa Gráfica T. Scheuch, 1945

Kuczynski Godard, Maxime. *La vida en la Amazonía peruana.* Lima: Fondo Editorial de la UNMSM, 2004

Loomis, Charles P. "Applied anthropology in Latin America. Extension work at Tingo Maria". *Agriculture in the Americas* vol. IV, no. 2, 1944

Porras Barrenechea, Raúl. *El Perú y la Amazonía.* Lima: [s.e], 1961

Rands, R.D y Loren G. Polhamus. *Progress Report on the Cooperative Hevea Rubber Development Program in Latin America.* U.S. Department of Agriculture, 1955

Rubber Development Corporation. *Aeropuerto de Iquitos, construido por Rubber Development Corporation, una Agencia del Gobierno de los EE.UU.* Iquitos: Gráfica Stylo, 1945

Zegarra, Enrique. *Mi contribución al resurgimiento de la industria cauchera en el Perú.* Lima: Sanmartí, 1945

## **Fuentes secundarias**

Alcalde, Javier. “La cooperación interamericana durante la Segunda Guerra Mundial y la integración económica continental”. *Agenda Internacional*, vol. 4, n.8, 1997

Aljovín, Cristóbal y Antonio Zapata. *Oligarquía en guerra. Élités en pugna durante la II Guerra Mundial*. Lima: Taurus, 2021

Barclay, Frederica y Fernando Santos Granero. *La frontera domesticada. Historia económica y social de Loreto, 1850-2000*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2002.

Barclay, Frederica. “El boom del caucho (1860-1920)”. En *Historia económica del Oriente peruano. Recolección, resistencia, adaptación y sostenibilidad*. Jorge Lossio y Ana Molina (editores). Lima: Banco Central de Reserva, Instituto de Estudios Peruanos, 2023

Bayona, Jorge. “Inherited Destinies: Discourses of Territorial Loss in Postcolonial States across the Pacific (Peru and the Philippines, 1903–1927)”. *Verge: Studies in Global Asias*, vol. 3, no. 2, 2017, p. 180

Bignon, François. “Propaganda pradista: Patria, caídos y Amazonía en torno a la guerra Perú-Ecuador de 1941”. *Bulletin de l'Institut français d'études andines*, 47 (2), 2018

Bonilla, Heraclio. “El caucho y la economía del Oriente peruano”. *Historia y Cultura* 8, 1974

Carey, James C. *Peru and the United States, 1900-1962*. Notre Dame: University of Notre Dame Press, 1964.

Castillo, Jorge y Stephen Perz. *The Road to the Land of the Mother of God*. Nebraska: University of Nebraska Press, 2023

Ciccarelli, Orazio. “Fascist Propaganda and the Italian Community in Peru during the Benavides Regime, 1933–39”. *Journal of Latin American Studies* 20 (2), 1988

Clayton, Lawrence. *Peru and the United States: The Condor and the Eagle*. Athens, Georgia: University of Georgia Press, 1999.

Contreras, Carlos. *Historia económica del Perú: desde la conquista española hasta el presente*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 2021

Contreras, Carlos. *Compendio de Historia económica del Perú. Tomo 5: La economía peruana entre la Gran depresión y el Reformismo militar (1930-1980)*. Lima: Banco Central de Reserva, Instituto de Estudios Peruanos, 2014

Cramer, Gisela, y Ursula Prutsch. “Nelson A. Rockefeller’s office of Inter-American Affairs (1940-1946) and Record Group 229”. *Hispanic American Historical Review* 86 (4), 2006

Cruz, Mariana, Jorge Lossio y Ana Molina. “La Corporación Peruana del Amazonas y el renacer del interés por el caucho y la quinina a mediados del siglo XX”. En *Historia económica del Oriente peruano. Recolección, resistencia, adaptación y sostenibilidad*. Jorge Lossio y Ana Molina (editores). Lima: Banco Central de Reserva, Instituto de Estudios Peruanos, 2023

- Cueto, Marcos. "Social Medicine and 'Leprosy' in the Peruvian Amazon". *The Americas* 61 (1): 55–80, 2004
- Cueto, Marcos. "Un médico alemán los Andes. La visión médico-social de Maxime Kuczynski-Godard". *Allpanchis* 56: 39–74, 2000
- Cueto, Marcos. "The Rockefeller Foundation's Medical Policy and Scientific Research in Latin America: The Case of Physiology". *Social Studies of Science* 20 (2): 229–54, 1990
- Cueto, Marcos y Adrián Lerner. *Indiferencias, tensiones y hechizos: medio siglo de relaciones diplomáticas entre Perú y Brasil, 1889-1945*. Lima: IEP, Instituto de Estudios Peruanos, 2012
- Cuvi, Nicolás. "Tecnociencia y colonialismo en la historia de las Cinchona". *ASCLEPIO. Revista de Historia de la Medicina y de la Ciencia* 70 (1): 215, 2018.
- Cuvi, Nicolás. "Las semillas del imperialismo agrícola estadounidense en el Ecuador". *Procesos. Revista ecuatoriana de historia* 1 (30): 69, 2015
- Cuvi, Nicolás. "'Dejen que el diablo haga lo demás': la promoción de productos complementarios en América Latina durante la década de 1940". *Historia Crítica*, núm. 44, 2011
- Cuvi, Nicolás. *Ciencia e imperialismo en América Latina: la Misión de Cinchona y las estaciones agrícolas cooperativas (1940-1945)*. Tesis para optar por el título de Doctor en Historia, Universitat Autònoma de Barcelona, 2009
- Davies, Thomas M. "Indian Integration in Peru, 1820-1948: An Overview." *The Americas* 30, no. 2, 1973
- Feld, Adriana. "Política exterior y redes público-privadas en la organización de las relaciones tecnocientíficas de Estados Unidos con América Latina: Una aproximación a partir del Programa de Investigación y Cultivo de Hevea (1920-1953)". *Historia* 54 (11), 2021
- Fiestas, Benigno. *La industria siderúrgica en el Perú*. Tesis de Bachillerato, Facultad de Ciencias Económicas y Comerciales, Universidad Nacional Mayor de San Marcos, 1965
- García Jordán, Pilar. "En el corazón de las tinieblas... Del Putumayo, 1890-1932. Fronteras, caucho, mano de obra indígena y misiones católicas en la nacionalización de la Amazonía". *Revista de Indias*, vol. LXI, 2001
- Garfield, Seth. *In Search of the Amazon. Brazil, the United States, and the Nature of a Region*. Durham y Londres: Duke University Press, 2013.
- Gellman, Irwin. *Good Neighbor Diplomacy: United States Policies in Latin America, 1933-1945*. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1979
- Goodsell, Charles. *American Corporations and Peruvian Politics*. Cambridge: Harvard University Press, 1974
- Haworth, Nigel. "Perú". En *Latin America between the Second World War and the Cold War, 1944-1948*. Leslie Bethell e Ian Roxborough (editores). New York: Cambridge University Press, 1997



Herman, Rebecca. *Cooperating with the Colossus: A Social and Political History of US Military Bases in World War II Latin America*. Oxford: Oxford University Press, 2022

Herrera, Morgana. "La construcción de la peruanidad de la Amazonía: el caso del IV Centenario del Descubrimiento del Río Amazonas de 1942". *Revista del Instituto Riva-Agüero* 3 (2), 2018.

Huamán, Rosa y Miguel Jaramillo. "Los sectores no primarios y el mercado interno, 1930-1980". En *Compendio de Historia económica del Perú. Tomo 5: La economía peruana entre la Gran depresión y el Reformismo militar (1930-1980)*. Carlos Contreras (editor). Lima: Banco Central de Reserva, Instituto de Estudios Peruanos, 2014

Kuczynski, Pedro Pablo. *Tarea incompleta. Una memoria 1938-2023*. Lima: Aguilar, 2023

Monsalve, Martín. "Población y sociedad". En *Perú: mirando hacia dentro, 1930-1960*. Carlos Contreras y Marcos Cueto (editores). Lima: MAPFRE, Taurus, 2015

Ortiz Sotelo, Jorge. "El Perú y la Segunda Guerra Mundial. La etapa de la neutralidad: 1939-1941". *Derroteros de la Mar del Sur* 12: 87-99, 2004

Parker, David. *The Idea of the Middle Class: White-collar workers and Peruvian Society, 1900-1950*. Pennsylvania: Pennsylvania State University Press, 1998

Pastor, Gonzalo. "Perú: políticas monetarias y cambiarias, 1930-1980". En *Compendio de Historia económica del Perú. Tomo 5: La economía peruana entre la Gran depresión y el Reformismo militar (1930-1980)*. Carlos Contreras (editor). Lima: Banco Central de Reserva, Instituto de Estudios Peruanos, 2014

Portocarrero, Felipe. *El Imperio Prado, 1890-1970*. Lima: Universidad del Pacífico. Centro de Investigación, 2007

Portocarrero, Gonzalo. *De Bustamante a Odría. El fracaso del Frente Democrático Nacional, 1945-1950*. Lima: Mosca Azul Editores, 1983

Quiroz, Alfonso W. *Domestic and foreign finance in modern Peru, 1850-1950: financing visions of development*. Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1993

Rummenhoeller, Klaus. "Shipibos en Madre de Dios: La Historia no escrita". *Perú indígena* 12 (27), 1988

Saint Marie, Darío. *Perú en cifras, 1944-1945*. Lima: Ediciones Internacionales, 1945

St. John, Ronald. *La política exterior del Perú*. Lima: Asociación de Funcionarios del Servicio Diplomático del Perú, 1999

Thorp, Rosemary y Geoffrey Bertram. *Perú, 1890-1977: Crecimiento y políticas en una economía abierta*. Lima: Universidad del Pacífico, 2013

Zegarra, Luis. "Perú, 1920-1980. Contexto internacional, políticas públicas y crecimiento económico". En *Compendio de Historia económica del Perú. Tomo 5: La economía peruana entre la Gran depresión y el Reformismo militar (1930-1980)*. Carlos Contreras (editor). Lima: Banco Central de Reserva, Instituto de Estudios Peruanos, 2014