

Instituto de Historia
Pontificia Universidad Católica de Chile

CARLOS DONOSO ROJAS

EL PUERTO DE IQUIQUE EN TIEMPOS DE ADMINISTRACIÓN PERUANA

ABSTRACT

The present article shows the social, economic and political evolution of the city of Iquique during the period of Peruvian administration, from its origin as small village of native fishermen to the beginning of the blockade by Chilean Navy in 1879, by which time it had become one of the most important and cosmopolitan ports on the West Coast of South America.

LOS ORÍGENES DE LA CIUDAD

Una caleta de pescadores

Iquique ha tenido diversas denominaciones a lo largo de su historia. Conocido como puerto de Tarapacá, Icaiza, Ique-Ique o Nuestra Señora de la Concepción de Ique-que, solo a inicios del siglo XIX adquiere su actual nombre. El significado del vocablo Iquique es igualmente variado. Investigadores locales señalan su origen aymara, significando “sueño” y “cama”, debido a que los habitantes de la precordillera sufrían las consecuencias del cambio de altura entre aldea y puerto que los obligaba a dormir. Otros, también basándose en la lengua altiplánica, afirman que nombre del puerto significa “acto de soñar o descansar”, metáfora inspirada en la gran cantidad de lobos marinos y de aves que se asentaban sobre roqueríos costeros.

Lo cierto es que el significado exacto del nombre de la ciudad es tan confuso como su origen. La presencia humana en el actual enclave se remonta a miles de años. Hace más de cuatro mil años, tribus nómades y semisedentarias se asentaron desde la playa El Colorado, por el norte, hasta El Molle, por el sur. En Bajo Molle se han constatado ocupaciones de más de cuatro mil años de antigüedad¹. Dentro del radio urbano existen vestigios claros de presencia del hombre hace más de mil

¹ Lautaro Núñez y Juan Varela, “Sobre los recursos de agua y el poblamiento prehispánico del Norte Grande de Chile”, en *Estudios Atacameños*, volúmenes 3 - 4, Antofagasta, 1967-1968, 38.

años. Restos encontrados en 1971 en Playa Brava y Cavanca constataron la presencia de grupos nómades que aprovechaban las aguas provenientes de aguadas del lugar, hoy desaparecidas. Próximo al antiguo muelle de pasajeros, en la que era llamada “Aguada de Iquique”, en 1962 fue encontrado un cementerio prehispánico afiliado a etapas agroalfareras tardías (1200-1500 d.C.). Otros asentamientos precolombinos, de posterior data, han sido ubicados en los hoy populares barrios de La Puntilla y El Morro².

La actividad del caserío indígena no varió mayormente una vez iniciada la conquista española, al menos hasta 1556, cuando comenzaría la explotación del mineral de plata de Huantajaya. El rol de Iquique durante el período de esplendor del mineral se limitaría a ser el puerto de desembarque de trabajadores y aventureros, y de descarga de productos de primera necesidad con destino al mineral, principalmente agua, concentrándose la actividad comercial en el propio yacimiento. La aldea de Iquique, en esta época, jamás cumpliría la función de “puerto de la plata”. Parte importante del mineral extraído era conducido directamente a Caranagas, donde era acuñado, enviándose luego vía terrestre a Arica, donde estaban las Cajas Reales. La abundancia de piratas y corsarios en la costa del Virreynato hacían esta práctica necesaria. En 1574 Francis Drake asoló la aldea, pudiendo encontrar solo trece barras de plata³.

Mientras Huantajaya recibía a miles de personas deseosas de fortuna, la actividad del naciente puerto de Iquique se limitaba al envío a Arica de brea para embadurnar las badanas del azogue y de los odres, pescado seco y guano, explotado en la isla Serrano por un grupo de indígenas y esclavos negros⁴.

Las limitadas perspectivas comerciales del enclave eran comprensibles por el escaso número de habitantes residentes durante el período colonial. En 1681 un navegante inglés, de paso por el puerto, lo describía como un caserío de veinte casas habitado por no más de cincuenta personas. Tiempo después, en 1753, la revista de indios del corregimiento de Arica registraba en el puerto solo 27 indígenas, tan pobres que ni siquiera estaban en condiciones de pagar tributos⁵. En 1764 el irlandés Antonio O’Brien visitó la aldea, informando de la presencia de entre 25 y 30 indígenas y un número todavía más reducido de mestizos. Destacaba la presencia de un arrendatario de la explotación de guano y juez de marina, Antonio Cuadros (propietario además de la única casa sólida del caserío), el alcalde y el alguacil. Los datos de O’Brien serían confirmados un año después por el geógrafo Cosme Bueno, quien agregaría que la gran parte de la población seguía viviendo de la pesca del tollo y el congrio, como venía ocurriendo desde hacía más de un siglo⁶. En 1791 el intendente

² Víctor Constanzo y Osvaldo Ossandón, “Acuíferos costeros en el Norte Grande de Chile”, en *Revista Geográfica de Valparaíso*, N° 16, Universidad Católica de Valparaíso, 1985, 5.

³ Pedro Bravo Elizondo y Sergio González Miranda, *Iquique y la Pampa. Relaciones de corsarios, viajeros e investigadores*, Iquique, 1994, 17.

⁴ Vicente Dagnino, *El corregimiento de Arica*, Arica, 1909, 168.

⁵ Sergio Villalobos, *La economía de un desierto*, Santiago, 1979, 56.

⁶ Cosme Bueno, *Descripción geográfica de las Provincias pertenecientes al Reyno del Perú, Chile y Río de la Plata*, Lima, 1763, 91.

Antonio Álvarez y Jiménez describía el puerto como “de muy corto vecindario, careciendo no solo de las producciones para la mantención de sus habitantes, conduciéndose todo de fuera, causa por la que aquella república no se ha extendido a más de habitar pescadores”⁷.

La escasa población se reflejaba en su escasa productividad y en el magro aporte del enclave a las Cajas Reales. Considerando el aporte conjunto de Iquique, Arica y Pica al erario del Rey, en 1785 el puerto aportó poco más de un veinte por ciento del total; en 1793 la contribución bajaría al quince y en 1804 a solo el siete por ciento del total recaudado⁸.

A excepción de la actividad pesquera y guanera, hacia fines del siglo XVIII la aldea no presentaba mayor actividad. Desde 1786 funcionaba un buitrón para la molienda y el beneficio de metales; en diciembre de 1788 se habilitaba una aduana con el propósito de controlar el reducido tráfico comercial. En 1789 un carpintero vasco se radicó en el caserío calafateando embarcaciones, logrando cierto reconocimiento, al punto que en 1790 el científico Alejandro Malaspina, de paso por el puerto, señalaba que Iquique solo era un fondeadero apto para “alijar los efectos”⁹.

Y es que motivos para no vivir en el Iquique colonial sobaban. Un factor determinante era la extrema sequedad del entorno y ausencia absoluta de agua, obligando a transportarla desde Pisagua o Arica, siendo vendida a precios exorbitantes. La lejanía de los centros de distribución de alimentos era también fundamental, tanto como la dependencia del puerto de la vecina ciudad de Arica, puerto mayor desde mediados del siglo XVIII y punto obligado de fiscalización y embarque de todos los productos con destino a Iquique.

Por otro lado, la escasa protección policial y militar, hacía que la ciudad fuese vulnerable a ataques de piratas o conmociones interiores. En 1600 Oliverio van Noort saqueó el pueblo, incluida su capilla; en 1781, a raíz de la revolución de Tupac Amaru, la población extranjera residente en el interior se refugió en Iquique a la espera de un barco que los alejase de la zona, mientras eran hostilizados por los indígenas sublevados. La situación se repetiría en 1808, a raíz de una insurrección militar de un comandante español en Tarapacá, y en 1815, como consecuencia de la rebelión indígena en Tarapacá liderada por el cacique Choquehuanca¹⁰.

La falta de estímulo para poblar Iquique se relacionaba también con los duros compromisos económicos a los cuales estaban sometidos los indígenas y esclavos, principalmente en lo referido al pago de tributos a quienes gozaban de los derechos. En 1628 el conde de Monterrey, tributario de la encomienda de Tarapacá,

⁷ “Memoria legalizada de la visita que en cumplimiento de las ordenanzas de Intendentes hizo a la provincia de Arequipa su gobernador Intendente”, en Víctor Barriga, *Memorias para la historia de Arequipa, 1786-1791*, tomo tercero, Arequipa, 1948, 231.

⁸ José María Cassasas, “Algunas noticias sobre los partidos de Arica y Tarapacá hacia fines del siglo XVIII y principios del XIX”, en *Norte Grande*, volumen I, N° 2, diciembre de 1974, 221.

⁹ Alejandro Malaspina, *Viaje científico alrededor del mundo*, Madrid, 1885, 93.

¹⁰ Manuel de Mendiburu, *Diccionario histórico biográfico del Perú*, Lima, 1874, tomo primero, 49; Basilio Hall, *Estracto de un diario de viaje a Chile, Perú i Méjico en los años 1820, 1821 i 1822*, Santiago, 1906, 234; Jorge Hidalgo Lehuédé, *Indian Society in Arica, Tarapacá and Atacama, 1750-1793, and its response to the rebellion of Tupac Amaru*, Tesis Ph.D., University of London, 1986, 238.

Sibaya, Iquique y los puertos del Loa, tenía derecho a recibir un tributo anual de dos pesos oro por persona, pagaderos uno el día de San Juan y el otro en Navidad, monto que equivalía a la mitad del ingreso anual de un trabajador de la Isla Serrano¹¹. El resultado de la medida habría sido la deserción de la mayor parte de los indígenas al interior o lejos de los compradores, reduciéndose notoriamente el importe recaudado. En 1730 un nuevo tributario, el marqués de Lara, cedería el cobro de los derechos de los indígenas del puerto de Iquique a un particular mediante la subasta pública, conservando el cobro de las restantes encomiendas¹².

El reducido número de habitantes en el Iquique colonial puede también entenderse por las continuas epidemias que asolaron Tarapacá en 1717, 1758 y 1804. Este último año la fiebre amarilla causó la muerte de catorce residentes en el puerto, obligando al resto de la población a marcharse. Un informe de 1806 reporta una población de apenas cuarenta personas; tres años después el número de habitantes había subido a cien, distribuidos ya entonces en los dos barrios más representativos de la ciudad: La Puntilla (extranjeros) y El Morro (indígenas y mestizos)¹³.

El poco atractivo de vivir en Iquique queda demostrado con el hecho de que, tras la decadencia de Huantajaya, a mediados del siglo XVII, el puerto no absorbería siquiera una parte mínima de su población, manteniéndose esta constante (no más de cien habitantes) durante más de dos siglos.

Los años oscuros

El proceso independentista chileno afectaría el devenir del decadente puerto. En junio de 1818, una vez conocido el triunfo del ejército libertador en Maipú, y temiendo una posible invasión, las autoridades del Virreinato ordenaron la organización de un plan de defensa costero entre El Callao y Cobija, enviando fuerzas de defensa a cada uno de los puertos y caletas del litoral. Iquique concentró un pequeño destacamento realista que tuvo que hacer frente, en septiembre de ese año, al intento de asalto de un grupo de supuestos insurgentes chilenos, argentinos e ingleses. Atrapados poco tiempo después, resultaron ser una banda de salteadores que meses antes habían saqueado la ciudad de Pacocha, sin tener vinculación alguna con movimientos emancipacionistas. Recuperados parte de los enseres robados, la nave fue hundida frente a la isla Serrano, mientras los detenidos fueron enviados a Arica, donde fueron sometidos a proceso¹⁴.

¹¹ Rómulo Cuneo Vidal, "Los duques de Alba en España, herederos históricos del título de encomenderos de Tarapacá, Sibaya, Iquique y puertos del Loa", en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 69, abril-junio de 1930, 129.

¹² Sergio Villalobos, "Revista de los indios del corregimiento de Arica en 1753", en *Revista Chilena de Historia y Geografía*, N° 148, 1980, 74-75.

¹³ Manuel Sobreviela, *The present state of Perú*, London 1806, 376; Dimas Filgueira, *Historia de las Compañías de Bomberos de Iquique y datos estadísticos referentes a las mismas hasta el año de 1888*, Iquique, 1888, 9.

¹⁴ Biblioteca Nacional, Colección Barros Arana, Manuscritos, volumen 100, *Proceso de Maipú*, 1818, fs. 60 y 71.

La proclamación de José de San Martín como Protector del Perú no cambió mayormente la situación del sur peruano, que permanecería leal a la autoridad hispana. El 15 de abril de 1821, San Martín ordenó el bloqueo de caletas y puertos comprendidos entre los paralelos 15° y 22°30' latitud sur, esto es, desde el puerto de Nazca hasta Cobija. La aldea de Iquique fue sitiada por el bergantín "Belgrano" y tres embarcaciones menores con la orden de cortar todo tipo de aprovisionamiento, perseguir el contrabando al interior y evitar la fuga de realistas¹⁵.

El bloqueo del puerto, el primero de su historia, se mantuvo hasta noviembre de 1822, cuando se produjo el desembarque e invasión de parte del ejército libertador, siendo recibidos por los pocos pobladores residentes con demostraciones del "gozo más puro y sincero", luego de sufrir, durante el tiempo que duró el bloqueo, continuos abusos y saqueos por parte del ejército realista. El desembarco daría también al Perú sus primeros héroes republicanos, el teniente coronel Pedro de La Rosa y el sargento mayor Manuel Taramona, muertos durante la operación y elevados a esa categoría por el gobierno peruano en 1823¹⁶.

La independencia peruana y la anarquía política e los años posteriores profundizaron los problemas del caserío, al no disponer de autoridades permanentes y restringirse el intercambio comercial como consecuencia de la contracción económica heredada de la guerra. La sensación de inseguridad se comprobaría en 1824, cuando parte del ejército español proveniente del Alto Perú se embarcó por Iquique rumbo a Chiloé. Antes a su retirada por el puerto saquearon dos modestas casas comerciales y asesinaron a un residente británico. Igualmente violentos fueron los enfrentamientos entre un sector del ejército peruano radicado en Tarapacá, opositor a la designación de Simón Bolívar como Presidente Vitalicio, con fuerzas leales a su gobierno, que invadieron la provincia en 1826 a través de Iquique¹⁷. Como resultado de la inestabilidad, los residentes de la aldea optaron por marcharse de la aldea, dejándola en el más absoluto abandono. En 1827 una expedición francesa, que realizó un reconocimiento geográfico detallado desde Mejillones a Ilo, describiendo cada uno de los poblados intermedios, no hace referencia alguna respecto a la existencia de Iquique¹⁸.

La aldea renace

El resurgimiento de Iquique comenzará en 1828. El 9 de marzo de ese año el gobierno peruano permitió la exportación de desmontes de Huantajaya. En mayo de ese año el Presidente La Mar autorizó a Juan Alba para explotar y exportar salitre, a cambio de pagar un impuesto del cuatro por ciento sobre quintal exportado. El éxito de ambas iniciativas posibilitó, a partir de marzo de 1830, la restaura-

¹⁵ Manuel Odriozola, *Documentos históricos del Perú en las épocas del coloniaje y después de la conquista y la independencia hasta el presente*, tomo tercero, Lima, 1872, 359-360.

¹⁶ Odriozola, tomo quinto, 1873, 316-317.

¹⁷ *Colección de documentos relativos a la vida del Libertador de Colombia y del Perú Simón Bolívar para servir a la independencia de suramérica*, Caracas, volumen 18, 1833, 137-138.

¹⁸ M. Lartigue, *Description de la cote du Perou entre 19° et 16°20'*, París, 1827, 5 y ss.

ción de la aduana, inoperante desde inicios de siglo. Ese año se exportarían por el puerto más de ochocientas toneladas de nitrato. Cuatro años después los envíos se habían sextuplicado¹⁹.

La bonanza generada por la venta del salitre incrementó levemente el número de habitantes. Mientras en 1824 el número de habitantes no pasaba de los cien, en 1833 superaba los seiscientos. Buena parte de los nuevos residentes eran extranjeros. En 1826 los británicos George Smith y William Bollaert se vincularon a la industria del salitre y prepararon el primer mapa general de la provincia, radicándose en Iquique por años. Desde inicios de la década de 1830 residían en la ciudad cuatro franceses, nueve súbditos británicos y veinte chilenos, dedicados a diversos oficios²⁰. En 1838 arribaba a la ciudad John Blake, quien durante un año recorrerá y describirá de las aún rudimentarias oficinas, residiendo un tiempo en Iquique, “un pueblo pequeño, desolado y carente de todo”. En 1839 el francés Alejandro Cochet inauguraba el primer laboratorio químico de la ciudad²¹.

El atractivo comercial derivado de la transformación del puerto en punto exportador del salitre fomentó también la especulación. En 1835 Charles Darwin, de visita en la ciudad, señalaba que el arriendo de un par de mulas costaba cinco libras esterlinas, un tonel con 18 galones de agua más de cuatro y que una botella de agua costaba tres peniques. Lo mismo ocurría con algunos artículos de consumo: en 1836 el capitán de puerto señalaba que no era posible conseguir frutas y verduras en la localidad porque simplemente nadie podía pagar el valor cobrado por ellas²².

El sobreprecio de los productos podía ser pagado por algunos visitantes, pero no por todos los habitantes, quienes comenzaron a ver en la población extranjera residente a los culpables de las carestías. En 1834, a raíz del robo de la iglesia de la aldea, tres franceses fueron considerados como autores, siendo enviados detenidos a Arequipa, donde se comprobó su inocencia. Mientras eran procesados, el templo nuevamente fue saqueado, culpándose esta vez a tres comerciantes ingleses, quienes fueron golpeados y paseados desnudos por las calles. Puestos a resguardo por el capitán de puerto, se les prohibió abandonar el puerto hasta que el robo no fuese aclarado. Después de cuatro años de espera, siete peruanos fueron detenidos como agresores del súbdito británico. Tres de ellos confesarían ser autores de la profanación de la iglesia²³.

¹⁹ Ronald Crozier, “El salitre hasta la Guerra del Pacífico: una revisión”, en *Historia* 30, 1997, 58-59.

²⁰ Óscar Bermúdez, *Historia del salitre desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacífico*, Santiago, 1963, 127-134.

²¹ John Blake, “Geological and miscellaneous notices of the province of Tarapacá” en *American Journal Science*, volumen 44, 1848, 2; William Bollaert, *Antiquarian, ethnological and other researches in New Granada, Ecuador, Peru and Chile with observations on the pre-incarial, incarial, and other monuments of peruvian nations*, London, 1860, 255; Alejandro Cochet, *Disertación sobre el guano de Iquique y su influencia en la formación del nitrato de soda de Tarapacá*, Lima, 1841, 20.

²² Charles Darwin, *Viaje de un naturalista alrededor del mundo*, Buenos Aires, 1945, 278; *Archivo Nacional, Colección Vicuña Mackenna* (en adelante VM), volumen 200, fs, 17b, 24 de octubre de 1839.

²³ *Documentos que ilustran el reclamo de Santiago Webster al Gobierno del Perú por los agravios y crueldades de que fue víctima durante un motín popular contra extranjeros, que estalló en Iquique en la mañana del 27 de Junio de 1835*, Lima, 1839, 2 y ss.

El ataque contra la población extranjera y el ambiente xenófobo tenía cierto respaldo de las autoridades. En abril de 1837, el gobernador de puerto sugería al gobierno, a raíz de la expulsión de veinticinco chilenos, aprovechar la circunstancia para hacer lo mismo con todos los extranjeros, bajo el pretexto de “especulación y mal trato”. No tuvo éxito. Tiempo después, en octubre de 1839, otro gobernador insistiría en la misma apreciación, señalando que el estado de abatimiento de la provincia de Tarapacá se debía exclusivamente al “monopolismo” ejercido por los extranjeros avecindados en el puerto de Iquique²⁴.

La decadencia iquiqueña en los inicios del ciclo salitrero, sin embargo, respondía a situaciones derivadas más de la inestabilidad política peruana de esos años que de supuestos monopolios extranjeros. En 1834 el general Domingo Nieto se sublevó en Arequipa contra el gobierno de Luis José Orbegoso, quien dispuso el bloqueo de Arica, suspendiendo el envío de todo tipo de provisiones a Iquique²⁵. La guerra contra Chile, iniciada en 1836, implicó el cese de las transacciones comerciales con nuestro país, afectando a la ciudad tanto por la restricción de los envíos de nitrato a Valparaíso y Talcahuano como por la suspensión de importaciones de productos e insumos esenciales la industria salitrera, especialmente como el carbón y el afrecho, y que se internaban exclusivamente por Iquique. A fines de ese año, el gobierno del Andrés de Santa Cruz, temiendo un eventual desembarco de la ciudad, dispuso la destrucción de todo el salitre almacenado en el puerto y el traslado hacia el interior, lejos de la línea de fuego, de la totalidad de especies resguardadas en la aduana, al igual que víveres y provisiones esenciales.

El riesgo de ocupación y el cierre del puerto incentivó el contrabando por puertos menos expuestos, como Pisagua. Al término de la guerra los únicos ingresos que recibía la ciudad eran los provenientes del pago de derechos por la explotación del guano en el Pabellón de Pica, y que solo alcanzaban para mantener la escuela de primeras letras del poblado²⁶.

Apremiados por la miseria, en agosto de 1840 el Prefecto provincial, Manuel de Mendiburu solicitaba al gobierno proteger la internación de productos a través del puerto, rebajando a la mitad o a la tercera parte los derechos que hasta ese entonces pagaban en Arica los bienes de consumo importados desde Chile con destino a Iquique. A cambio, Mendiburu proponía que el comercio de cabotaje entre esos dos puertos lo realizaran exclusivamente buques peruanos, pese a reconocer que “en los puertos de este departamento no hay buques peruanos y que solo cada dos meses aparece uno”²⁷.

La solicitud de Mendiburu no solo no sería escuchada. En noviembre de ese año el gobierno restableció el impuesto del cuatro por ciento sobre el quintal de salitre, gravamen que había sido abolido en agosto de 1839 por Ramón Castilla, entonces

²⁴ VM, 198, f. 169, 24 de julio de 1839.

²⁵ Juan Gualberto Valdivia, *Memorias sobre las revoluciones de Arequipa desde 1834 hasta 1866*, Lima, 1874, 11-14.

²⁶ VM, 198, f. 259, 27 de agosto de 1839.

²⁷ Idem, 200, f. 99, 28 de agosto de 1840.

ministro de Hacienda, como una forma de estimular las exportaciones y el poblamiento de una región carente de mano de obra²⁸.

El paso de aldea a ciudad

Ramón Castilla se convertiría con el correr de los años en el gran benefactor de Iquique. Oriundo de la provincia, tuvo una destacada participación en el proceso independentista del Perú, participando luego activamente en la guerra contra Chile y en los conflictos con Bolivia e internos tras el fin del conflicto. Eterno rival de otro de los grandes caudillos peruanos, Manuel Ignacio Vivanco, a mediados de 1843 Castilla desconoció su autoridad como autoproclamado Jefe Supremo de la nación y formó en Arequipa una Junta Suprema de Gobierno junto a otro general, Domingo Nieto, representando a todas las provincias del sur.

Bajo estas circunstancias, el 13 de noviembre de 1843 Iquique fue reconocido como Puerto Mayor, lo que le permitía importar y exportar productos directamente sin necesidad de ser gravados en Arica o algún otro puerto. El nuevo estatus jurídico de la ciudad obligaba a las autoridades a disponer de un mayor número de funcionarios fiscalizadores y a abrir una caja recaudadora de contribuciones, obligando a la realización de nuevas obras de infraestructura o al mejoramiento de sus ruinosas instalaciones²⁹.

La apertura del nuevo puerto mayor, sin embargo, no lograría los objetivos que buscaba. El aumento del control tributario no iba a la par con la fiscalización de caletas intermedias que sirvieron como puertos activos de contrabando de artículos hacia el interior. En septiembre de 1844 el gobernador de Iquique informaba a Castilla que la aldea era “más pobre que antes”, y que muchos optaban por vivir en Pisagua donde las restricciones eran nulas y los beneficios muchos”. El nuevo puerto mayor también afectaba seriamente los intereses de un buen número de comerciantes extranjeros radicados en Arica, y que hasta antes de 1843 tenían el control absoluto de la navegación de cabotaje desde ese puerto hasta Cobija.

En vista de los magros resultados, el 3 de septiembre de 1845 un decreto volvía a proclamar a Iquique como Puerto Menor, bajo el argumento de que “era necesario controlar eficazmente el contrabando que ha disminuido considerablemente las entradas de la Aduana”³⁰.

El término formal de su estatus de puerto mayor no significaría la pérdida de privilegios comerciales para Iquique. El 21 de octubre de 1845 el gobierno de Castilla dispuso la entrega de diversas franquicias excepcionales al puerto, autorizando a los buques peruanos a importar directamente desde el extranjero una serie de productos vitales para la industria salitrera, como carbón, madera, sacos, herramientas para labores mineras y purificación del agua. La población local también se beneficiaría, al permitir el pago en Iquique de los impuestos provenientes de la

²⁸ *El Peruano. Diario Oficial de la República del Perú* (en adelante EP), 15 de diciembre de 1840.

²⁹ *Idem*, 7 de diciembre de 1843.

³⁰ *Idem*, 17 de septiembre de 1845.

internación de trigo, cebada, maíz, charqui, manteca y afrecho. Algunos de estos productos, como los sacos vacíos, leña y carbón de piedras, se introducirían libres del pago de contribuciones en buques de cualquier bandera³¹.

Poco tiempo después, el 11 de noviembre, fue permitido a las embarcaciones peruanas internar víveres de cualquier clase pagando solo la mitad de los derechos correspondientes. Productos como aguardiente, carbón, leña y tabaco quedaban incluso exentos de pago. Los buques extranjeros no tenían las mismas facilidades. Si bien podían transportar a Iquique los mismos productos, quedaban afectos al pago los derechos correspondientes³².

El personal del puerto y fiscalización también aumentaría de modo significativo: en marzo de 1847 se creaba la diputación de comercio de la provincia de Tarapacá, con asiento en Iquique. Su función, entre otras, era conciliar a los comerciantes en sus demandas mercantiles, calificar matrículas de comercio y llevar el registro y control de los buques dedicados al cabotaje. El personal de puerto, que hasta noviembre de ese año constaba solo con un capitán de puerto y cuatro guardas, se elevó a un capitán con rango de teniente primero, un cabo, un patrón y cuatro grumetes. La Aduana, independiente en sus funciones, contaría con un teniente administrador, un amanuense, un cabo de resguardo, seis guardas, un patrón de falúa y dos marineros³³.

La protección y estímulo de Castilla no se limitó al comercio. En diciembre de 1847 los vecinos de la ciudad fueron eximidos de pagar contribuciones por concepto de bienes raíces, “en razón de ser Iquique una población nueva, de no más de mil habitantes, sin agua potable, sin víveres, y que necesita especial protección para ensanchar una valiosa industria desprovista de brazos y de otros auxilios indispensables”³⁴.

El amparo de Castilla a su provincia natal fue retribuida por la población en diversas ocasiones. Los primeros días de 1845, tras ser derrocado y enviado al exilio a Chile, el general Manuel Ignacio Vivanco desembarcó en Arica intentando iniciar una revuelta militar en Tarapacá. Para su desgracia, no logró adhesión a su causa en Iquique. En febrero de 1845 su nave fue bombardeada frente a la isla Serrano, siendo capturado por las tropas leales a Castilla. En retribución a su fidelidad, ese año la ciudad fue honrada por el gobierno como “ejemplo de patriotismo”³⁵.

En julio de 1848, una rebelión iniciada en Moquegua contra Castilla y continuada en Tarapacá por el general José Félix Iguain, logró dominar la férrea resistencia de la pequeña guarnición militar de Iquique. Como una forma de asegurar su permanencia y poder financiar la revolución, Iguain prometió a industriales y comerciantes no aplicar impuestos extraordinarios al salitre exportado y a las transacciones locales. Descon-

³¹ EP, 12 de noviembre de 1845.

³² Idem, 11 de diciembre de 1845

³³ *Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú desde el año 1821 hasta 31 de diciembre de 1859* (en adelante CLDO), Lima, 1864, tomo undécimo, 441; Eduardo Carrasco, *Guía de forasteros de la República peruana para el año 1841*, Lima, 1840, 260; EP, 18 de noviembre de 1847.

³⁴ EP, 8 de diciembre de 1847.

³⁵ Idem, 28 de julio de 1845.

fiando de su palabra, los afectados prepararon una rebelión armada que en poco tiempo redujo a los sublevados. En señal de gratitud, Castilla dispuso, en septiembre de 1848, rebajar el derecho del cuatro por ciento por quintal que gravaba al salitre exportado por Iquique a solo seis reales. En octubre de 1849 decretaría la exención total del derecho fiscal, aumentando la producción y exportación de manera notable³⁶.

La suma de privilegios concedidos tanto a la actividad salitrera como al puerto se vería reflejada en el mejoramiento de la infraestructura local y en el aumento del número de habitantes. En enero de 1848 comenzaría la construcción de una garita de control frente a la caleta de desembarco. En marzo de ese año se dio inicio a los trabajos de despeje de la bahía con el objeto de construir un muelle. A fines de 1848 se enviaba a Lima un expediente solicitando la construcción de un edificio para la nueva aduana, que reemplazaría a la antigua en muy mal estado³⁷.

En septiembre de 1849 el gobierno peruano ordenó la construcción de una iglesia apropiada para el pueblo, comprometiendo una ayuda estatal equivalente a un tercio de los gastos necesarios para edificarla. Diversas circunstancias retardarían su construcción hasta junio de 1855, cuando las autoridades encargarían a Guillermo Wheelwright la compra en Inglaterra de la estructura metálica del templo, otorgándole una letra por tres mil libras esterlinas a cambiar en la casa comercial de Antonio Gibbs e Hijos, en Londres, con una comisión del diez por ciento de esa suma³⁸.

En 1854 el gobierno autorizaba a la casa comercial “Cousiño y Garland” el privilegio exclusivo por 25 años para tender una cañería desde el interior y conducir al algún punto de la costa a su elección salitre licuado. El punto elegido fue Iquique. Concluido en 1860, el ducto pasaría a propiedad de la oficina Barreñechea, prestando un vital servicio de abastecimiento de agua para el consumo de la población bajo el bloqueo chileno, los primeros meses de la Guerra del Pacífico³⁹.

El estímulo estatal a la economía local y la migración contribuiría a incrementar la infraestructura local y mejorar la calidad de vida de sus habitantes. En 1840 el francés Bernardo Digoy instaló la primera máquina desalinizadora de agua, produciendo 180 galones diarios. Diez años después, otras seis estaban en operaciones. En 1843 el comerciante chileno Manuel Flores estableció la primera compañía de porteo de agua desde Arica, habilitando tres naves para el servicio y trasladando por viaje más de quince mil galones en cada una. El mismo año comenzaría la venta de “agua especial” (mineral) proveniente de Mamiña. A partir de 1853 el chileno Domingo Herrera comenzó un servicio de transporte regular de pasajeros, correo y víveres entre Arica e Iquique⁴⁰. En abril de 1852 el gobierno peruano concedía al norteamericano Rollin Thorne el privilegio exclusivo por nueve años para proveer de nieve (hielo) los puertos de Iquique y Arica, estableciendo

³⁶ EP, 10 de septiembre de 1848 y 6 de octubre de 1849.

³⁷ Idem, 25 de mayo de 1848.

³⁸ CLDO, tomo sexto, 1861, 38. Véase también EP, 6 de octubre de 1849 y 27 de junio de 1855.

³⁹ EP, 6 de junio de 1854.

⁴⁰ Guillermo Billinghamurst, *El abastecimiento de agua potable del puerto de Iquique*, Iquique, 1887, 80; *Archivo Nacional, Ministerio de Relaciones Exteriores* (en adelante RREE), volumen 17, f. 637, 1 de octubre de 1863.

en el plazo de un año depósitos en esos puertos, los que finalmente se instalarían en la península de Cavancha. Con el correr de los años parte de la producción incluso se exportaría, llegando a Lima, Guayaquil y Panamá⁴¹.

En 1843 el gobierno peruano acordó subvencionar la escuela del puerto, cerrada dos años atrás. El aporte inicial, de cien pesos, fue aumentado en 1847 a doscientos, permitiendo la contratación desde Tacna de un preceptor de primeras letras y la construcción de una pequeña escuela para quince alumnos. En 1848 comenzaría la construcción de la primera cárcel de Iquique, situada en la isla Serrano, donde residirían los presos locales y quienes, desde otras provincias peruanas, eran enviados a cumplir penas de extrañamiento⁴². En 1852 se daría inicio a la construcción del primer muelle de la ciudad, el que más tarde pasaría a propiedad de la firma Gildemeister y Compañía. En 1855 el industrial Pedro Bargman construiría el suyo. En 1861 existían seis muelles en funcionamiento⁴³.

No obstante, pese al crecimiento demográfico, el crecimiento económico y las transformaciones urbanas, Iquique, iniciada la segunda mitad del siglo XX, seguía siendo un pueblo de apariencia desordenada e improvisada. En 1850 una expedición científica estadounidense informaba que el puerto no pasaba de ser un conjunto de casuchas miserables (*wretched houses*) habitado por solo mil personas. En 1855 el francés León Crosnier señalaba que la iglesia de Huantajaya, a pesar del total abandono en que se encontraba el mineral, estaba en mejores condiciones que la de Iquique. Guillermo Billingham recordaría que, a mediados de siglo Iquique era “desalineado y espontáneo”, construido con madera y calamina, mientras sus calles no eran sino “estrechos y tortuosos pasajes”⁴⁴. La falta de orden también se expresaría en el diario vivir y en las costumbres. Un vecino afirmaba tiempo después dos aspectos fundamentales del Iquique de esos años: caminar armado y no salir de noche⁴⁵. Posiblemente no se equivocaba: en 1855 el chileno Francisco Puelma visitó el pueblo, sorprendiéndose del enorme consumo de licor por parte de sus residentes, lo que a su juicio era “el motivo más poderoso que influye en la corrupción de costumbres, atraso intelectual i frecuentes epidemias que allí se notan”⁴⁶.

LA CONSOLIDACIÓN URBANA DE IQUIQUE

El ascenso de Iquique a la categoría de Puerto Mayor, el 26 de junio de 1855, no constituiría una simple formalidad considerando los numerosos estímulos y

⁴¹ CLDO, tomo cuarto, 1861, 117 y 136. Véase también Ronald Crozier, “El salitre...”, 70.

⁴² Idem, tomo sexto, 175.

⁴³ “Plano topográfico de la ciudad de Yquique levantado en 1861 por Ramón Escudero”, en Mariano Paz Soldán, *Atlas geográfico del Perú*, 1865.

⁴⁴ Citado en Marcela Pizzi, *Iquique. Orígenes de la arquitectura en madera del siglo XIX*, Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de Chile, 1990, 16.

⁴⁵ *Archivo Nacional, Fondo Tarapacá* (en adelante FT), volumen 18, f. 73, 21 de enero de 1865.

⁴⁶ Francisco Puelma, “Apuntes geológicos y geográficos sobre Tarapacá en Perú”, en *Anales de la Universidad de Chile*, 12, N° 39, 671; J.M., Gilliss, *The U.S. Naval Astronomical Expedition to the Southern Hemisphere, during the years 1849-50-51-52*, volumen 3, Washington, 1855, 432.

franquicias otorgadas a la ciudad a partir de 1845. La posibilidad de franquear directamente la totalidad de los productos provenientes del extranjero, evitando su paso por Arica, aumentó las entradas fiscales de modo notable: mientras en 1855 la aduana recaudó 28.643 soles en derechos tributarios, en 1859 el monto había ascendido a 213.167. Entre 1855 y 1859, los ingresos por exportaciones de salitre crecieron un 59 por ciento, mientras los provenientes de artículos de consumo se incrementaron un 744 por ciento. Las importaciones recibidas por Iquique en 1859, equivalieron a más de un quinto del total nacional⁴⁷.

La actividad portuaria de Iquique no dependía exclusivamente del salitre. De un total de 2.255.994 soles de productos importados en 1859, el rubro mercaderías diversas y víveres equivalía al 89,1 por ciento. Ese año, de un total de 1.596.837 quintales exportados, 831.749 salieron por Iquique, solo un 52 por ciento del total. De veinte exportadores, apenas cuatro, Fernando Corssen, Carlos Lafrenz, Antonio J. Rosas y Jorge Hilliger embarcaron 437.453 quintales, el 61 por ciento del total⁴⁸. Y si bien el salitre significó un porcentaje importante del total de las exportaciones (3.148.398 de 3.616.807 soles) también se exportaban productos no tradicionales como lana de alpaca, bórax, oro en polvo y pepitas e incluso chocolate⁴⁹.

Parte del aumento de los ingresos tributarios se debió al designación de Iquique, en agosto de 1856, como puerto de depósito y de tránsito para Bolivia, anunciándose ya entonces la construcción de una nueva Aduana y un muelle fiscal, y la apertura de una ruta corta para llegar desde el país altiplánico a la ciudad, labor encomendada al ingeniero alemán Hugo Reck⁵⁰. En 1859 fue presentado al gobierno peruano el primer proyecto para la construcción de ferrocarril que uniría Iquique con la oficina La Noria, que incluía la construcción de un muelle y un tendido en zigzag para vencer los declives pronunciados de los cerros aledaños, constituyéndose, hasta hoy, en la mayor obra de ingeniería jamás construida en la provincia⁵¹. El 1 de noviembre de 1860 el gobierno peruano otorgó a José María Costas y Federico Pezet la concesión para tender el ferrocarril desde el puerto de Iquique hasta La Noria y todas las salitreras comprendidas en un radio de tres leguas⁵².

La idea de un ferrocarril no fue bien vista por los comerciantes de Iquique quienes, en junio de 1860, en un informe presentado a las autoridades locales señalaban su esperanza que, de aprobarse el tendido ferroviario, se destinase

⁴⁷ Mateo Paz Soldán, *Geografía del Perú*, tomo primero, París, 1865, 466; Alfredo Leubel, *El Perú en 1860*, Lima, 1861, 146.

⁴⁸ C.B., *El Ferrocarril de Iquique. Observaciones generales sobre los beneficios resultados que esta empresa producirá a favor de la industria salitrera y minera de la provincia de Tarapacá con algunas indicaciones sobre el mejor sistema de fomento que puede emplearse para asegurar su pronta realización*, Lima, 1860, 11-15.

⁴⁹ Mateo Paz Soldán, 43.

⁵⁰ EP, 27 junio 1855; Guillermo Billinghurst, *Estudio sobre la geografía de Tarapacá*, Santiago, 1886, 91; Avelino Aramayo, *Proyecto de una nueva vía de comunicación entre Bolivia i el océano Pacífico*, Londres, 1863, 35.

⁵¹ C.B., 17.

⁵² *Recopilación de documentos relativos a los ferrocarriles de Tarapacá*, Santiago, 1883, 5. Para la historia del ferrocarril Iquique La Noria, véase nuestro artículo "Ferrocarriles del desierto", en *Patrimonio cultural de la provincia de Iquique*, Santiago, 2002, 336-343.

exclusivamente a la conducción del salitre⁵³. Y es que la construcción del ferrocarril, si bien disminuía sustancialmente los costos operativos de la industria salitrera, también amenazaba con reducir en al menos dos tercios el número de animales, reduciéndose en la misma proporción las importaciones desde Chile, lo que resultaba peligroso por la cercana relación comercial de gran parte de los comerciantes e industriales tarapaqueños con la naciente banca, comerciantes y especuladores chilenos.

En 1856 los ingresos derivados de la exportación de salitre en Iquique superaron las 900 mil libras esterlinas de salitre. Un año después la cifra superaba los tres millones. Del total de los envíos, al menos las dos terceras partes de este salitre se vendían en Valparaíso. Muchos industriales salitreros y comerciantes iquiqueños saldaban parte de sus deudas con comerciantes y prestamistas porteños con la entrega del nitrato, en una relación que creaba una clara dependencia de la actividad salitrera con Chile. En 1857 el cónsul chileno en la ciudad informaba al ministro de Relaciones Exteriores que la relación entre las importaciones y las exportaciones con nuestro país en Iquique eran “de dos a siete”, afirmando además la importación de mercaderías nacionalizadas en Chile era mucho mayor en ese puerto que en cualquiera otro del Perú, “porque casi todos los comerciantes de esta provincia hacían las compras en Valparaíso tanto por las facilidades que tienen para traer sus efectos pagando fletes muy módicos como porque les es muy fácil hacer los pagos con salitres que hacen vender en Valparaíso”⁵⁴.

La ciudad y los chilenos

La influencia chilena no se limitó al comercio. En 1845 aproximadamente mil chilenos vivían en la provincia. Tiempo después la cifra de nacionales se había incrementado a tal punto que en diciembre de 1850 la Dirección General de Hacienda ordenaría al capitán de puerto de Iquique controlar el número de pasajeros que desembarcaban de los vapores, fiscalizando si los pasaportes de los chilenos están en forma⁵⁵. En agosto de 1847 el prefecto recomendaba a Lima disponer de una legislación adecuada para detener sin causar consecuencias diplomáticas el desembarco en Tarapacá de “extranjeros indeseables”, en clara alusión a nuestros connacionales⁵⁶.

Parte de los chilenos migrantes tenían dudosos antecedentes. El 20 de agosto de 1854, durante un lapsus de conmoción interna en el Perú, el prefecto de Tarapacá, informaba al gobernador político militar de Arica habían desembarcado en Iquique cien chilenos enganchados por un militar sublevado para posesionarse de esta provincia: “yo estoy dispuesto a no abandonar el puerto y ha sucumbir combatiendo esta horda de bandidos, que es probable que se una con los 160 hombres que hay en

⁵³ C.B., 42.

⁵⁴ RREE, 92, fs. 607-608 1 de septiembre de 1857.

⁵⁵ EP 8 de febrero de 1851.

⁵⁶ Idem, 30 de agosto de 1847.

Tarapacá”, señalaba⁵⁷. En diciembre de 1859 el Cónsul Carlos Basadre informaba que entre la población nacional había numerosos individuos que huían de la justicia y que eran buscados por delitos graves. A su juicio, la situación de la población chilena era compleja porque “teniendo en cuenta las pocas simpatías que en la jeneralidad de la población hai sobre por la nacionalidad chilena, justificada hasta cierto punto por la conducta de unos cuantos individuos... mantiene una constante agitación y enjendra pánico que se ha apoderado a veces de las autoridades como del pueblo, y que los hace temer sublevaciones de peones y todos los pesares que pueden esperarse de tales jentes cuando se lanzan al camino del desorden”⁵⁸.

Los prejuicios creados contra chilenos se radicalizarían con la llegada de más compatriotas a la región. En octubre de 1873 el cónsul David Mac Iver informaba que en Iquique el chileno Manuel Núñez fue paseado desnudo y con un cartel en la espalda que decía “por ladrón”. Después de haber sido expuesto a la vergüenza pública y flagelado, fue puesto en cepo de campaña de donde fue retirado cadáver⁵⁹. Este suceso motivó duros reclamos por parte del cónsul, quien señaló que “se necesitaba retroceder a los tiempos más remotos de la barbarie para acercarse a una símil de lo que es la conducta de la mayor parte de las autoridades para con nuestros nacionales”⁶⁰. Según el Cónsul,

justa o injustamente se recoge a cuanto chileno se encuentra de noche en las calles i lo llevan a las mazmorras de la policía de donde no sale sino mediante una fuerte multa... Debe darse por mui feliz el que no sale flajelado, nadie si deja de ser insultado, siéndole siempre enrostrada su nacionalidad como un delito⁶¹.

El caso más emblemático de rechazo a la presencia chilena en Iquique fue el asesinato de Manuel Castro Ramos. Residente en la ciudad desde 1874, Castro se convirtió en editorialista del periódico *La Voz del Pueblo* donde, con un estilo directo y polémico, no tardaría en entrar en conflicto con las autoridades locales. En mayo de 1875 Castro Ramos publicó “El presupuesto de un Comisario”, en donde denunciaba la sospechosa desigualdad entre los ingresos y gastos del jefe de policía local. En respuesta, dos guardias civiles dispararon y herido lo comunicaron en el cuartel de policía. Liberado por presión del cónsul Mac Iver, moriría un día después sin recibir atención médica⁶².

Días después el Prefecto provincial informaba que el gobierno, “que conoce los honrosos antecedentes de los jefes involucrados”, no estaba dispuesto a aceptar los cargos de culpabilidad contra los inculcados. El 28 de agosto de 1875 el Tribunal Supremo de Tacna liberó a los policías inculcados, siendo estos inmediatamente reubicados en sus puestos⁶³.

⁵⁷ EP, 26 de agosto de 1854.

⁵⁸ RREE, 105, fs. 529-531, 21 de diciembre de 1859.

⁵⁹ FT, 7, f.387, 22 de octubre de 1873.

⁶⁰ RREE, 115, 8 de octubre de 1873.

⁶¹ Idem, 115, 28 de octubre de 1873.

⁶² Pedro Pablo Figueroa, *El periodista mártir Manuel Castro Ramos*, Iquique 1884, 19-29. Una versión un tanto distorsionada de los hechos en, *El Ferrocarril* (Santiago), 2 de junio de 1876.

⁶³ FT, 16, f.491, 11 de septiembre de 1875.

La supuesta amenaza chilena encerraba un grave problema de fondo: la inexistencia de un control policial eficaz en la ciudad. En 1869 el subprefecto informaba a su gobierno que el cuartel del ejército tenía además la función adicional de ser la cárcel local. La casa ocupada, además, era insegura por sus paredes de madera sencilla, lo facilitaba la desertión de los soldados y la huida de los presos:

...la falta de una casa de detención alienta a los peones del interior a sus frecuentes crímenes, por la facilidad que tienen de fugarse, una vez capturados, y hace que los grandes criminales se pavoneen en toda la provincia ostentando con soltura la impunidad del castigo⁶⁴.

La deficiente infraestructura carcelaria iba a la par con el escaso número de efectivos. En 1873 las fuerzas públicas de Iquique estaban compuestas solo por un batallón de gendarmes de infantería, otro de caballería y un cuerpo de vigilantes nocturnos⁶⁵. La creación del cuerpo de guardias civiles, en marzo de 1874, no cambiaría mayormente el panorama, principalmente por la nula preparación de los nuevos policías. En junio de ese año el prefecto informaba al gobierno que, a menos de tres meses de constituirse, la mayoría de los guardias habían extraviado sus armas⁶⁶. El cuartel de policía (inaugurado en 1874 por iniciativa de los vecinos) tampoco era de los mejores. En 1875 se informaba que no presentaba ni la seguridad ni la decencia de un establecimiento de su género, “en donde estaban amontonados docenas de hombres en lugares inmundos y mal sanos y cuyo local podía ser un foco de infección tal vez perjudicial al vecindario si se desarrollaba en él una epidemia”⁶⁷.

En enero de 1875 el subprefecto provincial informaba al gobierno que el total de fuerzas asignadas en toda la provincia era de apenas 200 hombres, de los cuales sesenta integraban la Guardia Civil. A su parecer, el asunto era aún más grave considerando que a muchos de los detenidos no se les podía enjuiciar “porque la cárcel se llenaría en pocos días y aún sería insuficiente local para contener su gran número... y además como los fraudes que cometen no pueden comprobarse tanto por su insignificancia que no preocupa a los mismos interesados, cuanto por la cautela con que los ejecutan son puestos siempre en libertad y salen de prisión a continuar en la cartería del crimen con la seguridad de que si son descubiertos al poco tiempo se encuentran libres porque no hay castigo que aplicarles”⁶⁸.

El sistema judicial local, durante el período de administración peruana, estuvo deficientemente organizado. En 1859, el Tribunal Superior de Justicia de Tacna

⁶⁴ FT, 19, f. 45, 24 de julio de 1869.

⁶⁵ Pedro M. Cabello, *Guía Política, eclesiástica y militar del Perú para el año de 1873*, Lima, 1873, 202-204.

⁶⁶ FT, 16, f. 109, 10 de junio de 1874.

⁶⁷ *El Prefecto de Tarapacá Doctor D. Bruno Bueno. Manifestaciones de todo el vecindario, juicios editoriales de la prensa de la localidad y declaración del H. Consejo Departamental sobre su administración política, 1876-1877, Iquique, (¿1877?)*, 30.

⁶⁸ EP, 15 de abril de 1875.

acordó que el juez de primera instancia de la provincia atendiese causas civiles, criminales, hacienda y comercio, alternando domicilio cada seis meses entre Tarapacá, capital de la provincia, e Iquique.

Esa estructura no varió sustancialmente con el correr de los años. En marzo de 1866 fueron fijados los límites de la Judicatura de Iquique, abarcando desde la quebrada de Camarones por el norte hasta Quillagua por el sur, estipulándose además que el juez de Tarapacá remitiese al de Iquique todas las causas pendientes que por razón de lo disputado o por el domicilio del demandado correspondan al nuevo distrito judicial.

El nuevo sistema no tenía ninguna lógica considerando la enorme importancia de Iquique y la decadencia de la ciudad de Tarapacá, entonces poblada solo por dos mil habitantes. En 1868 el prefecto escribía al Presidente de la Corte Suprema de Tacna solicitándole revisar la condición judicial de la ciudad, sobre todo en circunstancias que el juez no había visitado Iquique en los últimos cinco meses⁶⁹: Sin recibir una respuesta clara frente al tema, en julio de 1869 el prefecto solicitaba directamente al Presidente de la Corte un juez de primera instancia en exclusiva:

¿Cómo poder andar movilizandose semestre en semestre un archivo no pequeño, juez, abogados, escribanos, amanuenses y más utensilios del juzgado, sobre todo con notable perjuicio de las naves extranjeras que por su naturaleza necesitan rapidez de procedimientos jurídicos que las atañe, y a cuyo acceso debe primordialmente el litoral, su prosperidad, y cuyos capitanes no podrían llenar ciertos mandatos judiciales, en las controversias que se suscitan entre ellos y los comerciantes por el tenor de las contratas de fletamiento?⁷⁰.

A fines de ese año el juzgado de primera instancia se trasladaría definitivamente a la capital. Sin embargo, debido a la sobrecarga de casos por resolver, la administración de justicia en casos civiles de menor relevancia fue entregada a los jueces de paz. Un observador señalaría en enero de 1879 que esos jueces eran incompetentes a la hora de administrar justicia, “por carecer de conocimientos, de idoneidad, de absoluta independencia y de la debida competencia, debiendo incurrir en equivocaciones o errores que entrañan lamentables males, desde la más ligera apariencia de tolerancia hasta la impunidad”⁷¹.

Pese a que en enero de 1875 el Prefecto de la provincia señalaba que Iquique “era un pueblo compuesto en gran parte de gente aventurera de malos hábitos y peores costumbres”, y que el resguardo policial y judicial presentaba notorias deficiencias, año tras año se radicaban en Iquique cientos de extranjeros, atraídos por el salitre o las actividades anexas a la industria. El gobierno peruano, incluso, intentó estimularla. El 1 de mayo de 1874 se constituyó una Comisión para la Migración, un proyecto impulsado por el gobierno peruano en todo el país y que en Iquique estaba integrada

⁶⁹ EP, 12 de septiembre de 1868.

⁷⁰ FT, 51, fs.21-22, 15 de julio de 1869.

⁷¹ EP, 23 de enero de 1879.

por Eduardo Layperousse, Manuel Morris, Juan Naion, Julián Gamboni y Benigno Posada. Su objetivo era promover y fomentar la inmigración europea a Iquique de acuerdo a una política de Estado que finalmente fracasaría⁷².

El aporte extranjero fue vital para el crecimiento de la ciudad, desde su rol como comerciantes y proveedores de la ciudad hasta en asuntos políticos, formando parte de concejos municipales y provinciales. Su creciente importancia queda reflejada en el aumento del cuerpo consular residente en la ciudad: mientras en 1855 se habían establecido solo los consulados de Gran Bretaña y Chile (el primero desde 1834), en 1873 había representantes de Alemania, Austria, Bolivia, Gran Bretaña, Francia, Italia y Chile. Antes de la ocupación chilena habían destacado personal diplomático Ecuador, Dinamarca, Estados Unidos y Argentina⁷³.

Buena parte de los inmigrantes lograron mantener tradiciones e identidad organizándose en distintos tipos e asociaciones: el 13 de mayo de 1873 era inaugurado el Club Alemán; en septiembre de 1874 la comunidad china se organizaba en torno al “Club Asiático de Auxilios Mutuos”⁷⁴. Parte de la comunidad británica iniciaría en agosto de 1879 la logia *Pioneer* N° 643⁷⁵. En octubre de 1874 era inaugurado el Club Iquique, la entidad social más importante de la ciudad hasta inicios del siglo XX y reservada inicialmente solo comunidad extranjera residente. Su primer presidente fue: Eduardo de Layperousse (francés), J.J. Azcárraga (español), José Zayas (italiano) y S. Hesse (austrohúngaro). El Directorio estaba además compuesto por G. Bush (norteamericano), Eduardo Lembke (alemán) y Mauricio Jewell (inglés)⁷⁶.

El principal núcleo de la sociabilidad extranjera en el Iquique peruano fueron las compañías de bomberos. La primera (y efímera) fue organizada en 1859 por el español Joaquín Rodríguez. En 1871 la comunidad española fundaba la compañía “Iberia”, comandada por Eulogio de los Heros. En 1874 la colonia francesa organizó la “Compañía de Zapadores”, capitaneada por E. Furet, mientras la italiana inauguraba la bomba “Ausonia”, al mando de Juan Bacigalupo. Los vecinos de ascendencia austrohúngara creaban, en junio de ese año, la “Compañía Salvadora Iquique”, dirigida por Carlos Gallaguer. En 1875 los alemanes residentes fundaron la “Compañía Germania”, dependiente de la casa comercial Gildemeister y C°, y en octubre de 1877 los chilenos residentes daban inicio a la “Compañía de Bomberos de Hachas, Ganchos y Escaleras”, presidida por Domingo Labarrera. El británico Federico Rowlands sería el director de la compañía de bomberos, organizada en la estación del Ferrocarril Salitrero, a mediados de 1877⁷⁷.

Serían extranjeros y bomberos quienes preservarían el orden de la ciudad una vez abandonada por las fuerzas de defensa peruanas, un día antes de la ocupación chilena.

⁷² FT, 7, fs. 614-615, 1 de mayo de 1874.

⁷³ Cabello, 125-130.

⁷⁴ FT 16, f. 220, 7 de septiembre de 1874.

⁷⁵ J.R. Couyoumdjian, “Masonería de habla inglesa en Chile: algunas noticias”, en *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, N° 105, 1996, 194.

⁷⁶ FT, 125, s.f., 26 de octubre de 1874.

⁷⁷ Filgueira, 91.

Epidemias

La historia del Iquique decimonónico no solo se estructuró en base a continuas migraciones ni se condicionó exclusivamente en torno a los continuos trastornos militares y políticos peruanos de la época. Un papel primordial jugó una serie de desgracias naturales que obligaron, en más de una ocasión, a reedificar la ciudad y a repoblarla.

En 1855 se declaró en el poblado una grave epidemia de tifus que hasta diciembre de ese año causó 123 muertes. En abril de 1856 el Prefecto de Moquegua informa al Ministro de Gobierno, Culto y Justicia que la epidemia era el resultado “de la vida licenciosa que siempre llevan los individuos que la componen”⁷⁸. Si bien nunca se establecería la causa específica que originaría el mal, posiblemente esta se debía a la ausencia de medidas de higiene y a la importación de productos, como la chicha, que llegaba comúnmente en mal estado. Las medidas para paliar la expansión de enfermedad fueron tardías. Solo en marzo de 1856, cuando los casos habían disminuido, el gobierno remitiría al gobernador un cajón con medicinas, enviaría un médico de sanidad y ordenaría la creación de un hospital. Recién en agosto de 1859 arribaría al pueblo el primer médico titular, el alemán Federico Bokenham, contratado por el gobierno para “asistir gratuitamente a los enfermos pobres y de conservar y propalar el fluido vacuno”⁷⁹.

En 1867 se desencadenó en el sur peruano una de las peores epidemias registradas hasta la fecha. Desde inicios de ese año se habían reportado casos de fiebre amarilla en los puertos de Islay, Chimbote y Pisagua, localidad esta última donde murieron 600 de sus 1.200 habitantes. En diciembre de ese año, el subprefecto informaba al ministro de Gobierno que, si bien la epidemia aún no se declaraba en Iquique, diariamente se constataban entre cuatro y seis casos. A su juicio, la imposibilidad de erradicar el mal se debía al hecho de que los vapores llegaban a Iquique de noche, no siendo posible evitar el desembarco por no haber un muelle común o porque simplemente los infectados se bajaban un poco antes de entrar a la bahía, llegando a la orilla a nado⁸⁰.

Para evitar la expansión de la enfermedad se aplicaron curiosas medidas: en noviembre de 1867 fue prohibida la importación de chicha desde Chile. A partir de diciembre, todos los días al ponerse el sol, se hacían fumigaciones con pólvora de minas. Todos los días, además, se quemaban grandes cantidades de alquitrán en diferentes puntos del puerto. En enero de 1869, la autoridad ordenaría custodiar las casas de los infectados de fiebre amarilla, cualquiera fuese su nacionalidad, sellando las puertas de sus casas con ellos en su interior y depositando las llaves en un lugar a decidir por el juez de paz.

En marzo de 1869 se iniciaron visitas domiciliarias al interior de las casas, ordenándose la supresión total de sitios expendedores de licores alcohólicos, des-

⁷⁸ EP, 12 de abril de 1856.

⁷⁹ Idem, 17 de junio de 1862.

⁸⁰ FT, 51, fs. 1-2, 29 de diciembre de 1868.

aparición de los muladares situados en los extramuros de la población y limpieza de las calles, la persecución de ebrios y vagos y severas medidas tomadas contra las casas o lugares de orgías, “en donde muchos individuos, además de entregarse a la embriaguez, pasaban noches de insomnio que predisponían su organismo de recibir la enfermedad”⁸¹.

Las rústicas medidas para controlar el ingreso de infectados a la ciudad dieron un sorprendente resultado. Después de 1869, y hasta el inicio de la Guerra del Pacífico, no existen antecedentes de nuevas epidemias.

Lluvias, terremotos, maremotos e incendios

Por las características climáticas derivadas de su ubicación geográfica, Iquique no ha sufrido graves problemas de inundaciones o temporales. En el siglo XIX solo hay constancia de cuatro grandes aguaceros. Uno de ellos, al parecer muy notable, ocurrió el 27 de agosto de 1867, acompañado de relámpagos y rayos. Otro, del 25 de junio de 1868, provocó graves inundaciones en las casas y almacenes que no habían sido construidos de manera adecuada para precaverse de la lluvia⁸².

La peor desgracia de Iquique la han constituido terremotos y maremotos. El 13 de agosto de 1868 un fuerte sismo cobró la vida de 153 personas, aunque se cree que la cantidad pudo ser mayor debido al elevado número de población flotante. Las casas de los más prominentes vecinos fueron destruidas. Lo mismo ocurrió con la máquina desalinizadora de Bernardo Digoy, el único horno de fundición de la ciudad, las casas comerciales de Loayza, Rivera y Lafuente, las bodegas de Gilde-meister y el edificio de la Aduana. Entre las víctimas fatales se contó el único médico residente, Federico Bokenham, y de gran parte de la familia de Guillermo Billinghamurst, futuro presidente peruano y destacado vecino⁸³.

Las consecuencias del terremoto se prolongaron en el tiempo: en marzo de 1869, y pese a las protestas de las grandes casas comerciales, aún no eran reedificados los edificios públicos debido a que la norma prohibía reedificar sin que un ingeniero del Estado delinease nuevamente las calles y plazas a fin de mejorar la población haciendo desaparecer las imperfecciones de muchas de sus calles y edificios⁸⁴.

Tras un nuevo fuerte temblor, en septiembre de 1869 el prefecto, en un informe al gobierno, señalaba que los verdaderos riesgos a que la población se exponía tenían más relación con los incendios que se declaraban con posterioridad al sismo que con la destrucción originada por este. El prefecto advertía ya entonces de los graves peligros que se corrían al permitir almacenar grandes depósitos de salitre que, tras las pérdidas del maremoto de agosto de 1868, se acumulaban al interior de la ciudad por temor a una nueva salida de mar.

⁸¹ FT, 51, fs. 17-18, 21 de marzo de 1869; EP, 31 de marzo de 1869.

⁸² Guillermo Billinghamurst, *La irrigación en Tarapacá*, Santiago, 1893, 26.

⁸³ Juan Williamson, *Descripción del terremoto de 1868*, Lima, 1869, 22.

⁸⁴ FT, 25, s.f., 15 de marzo de 1869.

Y es que ya en esos años el riesgo de un gran siniestro parecía evidente, pese a los controles impulsados por las autoridades. Tras dos amagos de incendio, en octubre de 1872 la Junta Municipal prohibió ensacar el salitre en las calles, pudiendo hacerlo solo en sus bodegas o donde no hubiese peligro de incendio⁸⁵. Un gran incendio en junio de 1873, que arrasó las cuadras que rodeaban la plaza central, tuvo su origen en los depósitos de nitrato ubicados a un costado de la iglesia, que también fue consumida. Tras este siniestro y hasta 1875 se crearían cinco compañías de bomberos⁸⁶.

El 7 de octubre de 1875 un incendio iniciado a las dos de la madrugada en el Club Alemán destruyó en menos de cuatro horas, más de veinticuatro manzanas, consumiendo la principal y más rica zona de la ciudad. Fueron arrasadas por las llamas la casa municipal, la subprefectura, el teatro, los bancos, todas las imprentas de la ciudad, los clubes Nacional y Alemán, todos los grandes hoteles y establecimientos mercantiles, la estación de ferrocarriles y todas las compañías de bomberos⁸⁷.

En noviembre, el Concejo Municipal dictó una serie de medidas para evitar nuevos incendios. Entre otras disposiciones se prohibió depositar en los almacenes del comercio situados dentro de los límites de la ciudad azufre ensacado o en barriles; ron de quemar y en general licores espirituosos contenidos en barriles o en pipas, kerosene en cajones o en latas, pólvora de cualquier tipo y cohetes de la China. En el término de treinta días los tenedores de estos productos debían trasladar esos productos a sitios destinados a recibirlos en los suburbios⁸⁸.

El 9 de mayo de 1877 un nuevo terremoto arrasó la ciudad, destruyendo la estación del ferrocarril, gran parte de las bodegas particulares de salitre, los almacenes de la Aduana, y seis de las ocho máquinas resecadoras de agua. El muelle fiscal y los cinco privados también fueron destruidos. Se derrumbaron el cuartel de celadores, la Casa del Banco de Londres y México, y tres cuarteles de las bombas (alemana, italiana y peruana). La posterior salida de mar penetró hasta trescientos metros desde la orilla. Se hundieron dos buques repletos de salitre. Una goleta cargada de carbón varó junto al molino a cien metros de la costa⁸⁹.

El terremoto de 1877, a juicio del prefecto, fue “más prolongado pero menos recio que el de 1868”; costó la vida a trece personas, nueve de ellas ejecutadas por guardias civiles al ser sorprendidas robando casas abandonadas temporalmente por sus moradores. Los especuladores fueron eficazmente controlados, y nueve de ellos fueron detenidos y juzgados. El aprovisionamiento de agua se restableció solo dos días después del sismo. Ya en octubre la infraestructura de la ciudad había sido reedificada, en espera, como recordaba una autoridad, de la “próxima desgracia”⁹⁰.

La rotativa de desgracias naturales obligarían a Iquique a transformar su cara una y otra vez. “Difícil es verdad imaginarse un crecimiento tan rápido y vigoroso en los treinta años que han transcurrido”, recordaba en 1900 un antiguo residente.

⁸⁵ FT, 7, fs. 79-80, 30 de octubre de 1872.

⁸⁶ Idem, 125, f. 38, sin fecha.

⁸⁷ Idem, 3, fs. 247-249, 8 de octubre de 1875.

⁸⁸ Idem, 66, f. 54, 9 de noviembre de 1875.

⁸⁹ Idem, 56, fs. 79-80, 9 de julio de 1877.

⁹⁰ Idem, 24, f. 17, 30 de octubre de 1877.

Otro destacado vecino recordaba tiempo después que Iquique había sufrido tantos cambios y reformas, “siendo imposible conocer a la población del año 1874 comparada con la del año 1879”⁹¹.

INFRAESTRUCTURA URBANA DEL PUERTO MAYOR

Asistencia pública

La epidemia de fiebre amarilla de 1867 reafirmaría la necesidad de contar en Iquique con un hospital bien organizado y un cementerio adecuado. El 5 de julio de 1868 se formaría una comisión compuesta por el Gobernador Wescleslao Fuentes, el médico Francisco González y Juan Blanco para que eligiesen un lugar para construir el lazareto donde puedan asistirse las personas indigentes afectadas por la enfermedad de la fiebre amarilla⁹². El hospital de “Nuestra Señora de Mercedes” fue inaugurado el 11 de enero de 1869, gracias a la donación de 200 pesos hecha por Francisco Eck, de la casa Gibbs, y Federico Noltenius, de la Gildemeister. Eck, además, fue designado director de la Sociedad de Beneficencia, fundada el 16 de febrero, a cargo de la administración y mantención del establecimiento con fondos fiscales⁹³.

El aporte estatal, sin embargo, no llegaría. El lazareto, sin recursos para su mantención, solo funcionaría hasta agosto de 1869. A esta fecha solo contaba con un empleado para su aseo y conservación. El cementerio tendría mejor suerte: en febrero de 1870 un particular donó ochocientos pesos para su construcción, siendo inaugurado a mediados de ese año⁹⁴.

El hospital sería reabierto en octubre de 1870 gracias a la iniciativa de un grupo de vecinos. Solo en 1872 el gobierno se comprometería a aportar un subsidio de casi trescientos soles, cantidad insuficiente para otorgar un servicio adecuado, lo que también redundaba en continuas irregularidades. En julio de 1874 *El Mercurio de Tarapacá* publicaba una dura acusación contra el hospital: “a los enfermos se les da mal trato y se les atiende peor, el alimento es escaso, que a pocos días de habersele cortado la pierna a un paciente ésta fue arrojada a los perros, llegando este hecho a conocimiento del paciente y que incluso mujeres enviadas por la comisaría por infracciones al Reglamento de Policía [¿prostitutas?] se entregaban a desórdenes y escándalos con los empleados”⁹⁵.

La situación, sin embargo, permanecería constante con el correr de los años: en 1877 el antiguo edificio hospital fue clausurado por ocho meses debido a su deplorable estado de conservación, trasladándose cada cierto tiempo a diversas reparticiones públicas. Al inicio de la Guerra del Pacífico solo se había restaurado un par de pabellones, atendiéndose buena parte de los enfermos a un costado del mercado de abastos.

⁹¹ Filgueira, 11.

⁹² FT, 25, s.f., 5 de julio de 1868.

⁹³ Idem, 51, f. 4, 9 de enero de 1869.

⁹⁴ Idem, 25, f.27, 6 de abril de 1869.

⁹⁵ Idem, 5, f. 40, 20 julio 1874.

Educación

La educación pública también fue un problema de lenta solución. Solo en octubre de 1862 se establecería en Iquique el primer liceo, donde se cursarían religión, gramática, geografía e historia, latín, inglés y francés, elementos de matemática, de ciencias naturales y de filosofía y teneduría de libros. La institución tendría un rector, un vicerrector y tres profesores⁹⁶.

El Liceo nunca se levantó, manteniéndose hasta 1867 solo una escuela en condiciones deplorables. En noviembre de 1865 el único profesor escribía al Presidente de la Junta Provincial quejándose que su mezquino sueldo “no alcanzaba más que para cobrar los gastos de la vida mui escasamente; siendo así que un preceptor debe presentarse en sociedad con la decencia que demanda mi profesión...”⁹⁷.

En octubre de 1867 el gobierno peruano, considerando que la provincia “carecía del respectivo colegio con notable perjuicio de la juventud estudiosa”, ordenó levantar en Iquique un colegio de instrucción media completa para hombres dividida en secciones Elemental, Media y Superior; con materias que iban desde clases de doctrina cristiana y urbanidad hasta Psicología y retórica en los niveles avanzados, incluidos la enseñanza de francés e inglés

Nada de eso se concretaría: en julio de 1869 el prefecto Juan Ibarra señalaba al gobierno que se encontraban cerradas en la provincia la mayor parte de las escuelas de este ramo, tanto por el estado de destrucciones como por la completa falta de útiles y muebles destinados al servicio de esas escuelas careciendo, además, las municipalidades respectivas de fondos necesarios para proveer de los artículos mencionados⁹⁸.

La situación variaría ligeramente con el correr de los años. En octubre de 1870 fue inaugurada la primera escuela de instrucción primaria gratuita para niñas⁹⁹. Poco tiempo después, en 1872, fue inaugurada la primera escuela privada de la ciudad, a cargo de Virginia Weglin de Hughes, agregándose los años venideros un par de nuevos colegios, destacando la fundación en 1874 del primer colegio particular mixto, a cargo de Fresia Cox. Las instituciones, sin embargo, distaban de ser óptimas. En marzo de 1876 el Inspector de Instrucción Primaria al Concejo Departamental informaba que las escuelas públicas y privadas no solo no tenían locales adecuados y útiles necesarios para la enseñanza, sino que los profesores o maestros que las regentan no sabían al grado a que pertenece la instrucción que daban en ellas:

...la que dirige Manuel Barril es una mescolanza incompleta de los tres grados y él no tiene título de prefecto... la de Virginia Weglin de Hughes no tiene muebles y ella misma había partido a Arica... no existe semejante escuela... la de Isabel Oviedo tenía también la mescolanza de grados y una grave falta de utensilios básicos¹⁰⁰.

⁹⁶ EP, 4 de octubre de 1862.

⁹⁷ FT, 75, 28 de noviembre de 1865.

⁹⁸ Idem, 25, s.f. 5 julio de 1869.

⁹⁹ EP, 19 de octubre de 1870.

¹⁰⁰ FT, 126, s.f., 17 de marzo de 1876.

En respuesta, el Concejo Departamental aprobó instalar en Iquique dos nuevas escuelas de hombres y dos de mujeres de primer grado y una de hombres y otra de mujeres de segundo grado, o en su defecto, una escuela de primer grado y otra mixta de primero y segundo grado. Sin embargo, el 10 de abril el presidente del Concejo Provincial, Alfonso Ugarte rechazaría la medida por no contar con los fondos necesarios y, fundamentalmente, por considerar que el número de colegios en funciones era suficiente para el número de residentes. Finalmente, en abril de 1876, los Concejos acordarían implementar una mayor fiscalización a las escuelas existentes y subvencionar solo en casos extremadamente necesarios¹⁰¹.

El comienzo de la Guerra del Pacífico tendría como una de sus primeras víctimas a la educación. En mayo de 1879 la Concejo Provincial, considerando indispensable contribuir para los gastos de guerra, acordó suprimir todo tipo de subvenciones a colegios y prorrogar, hasta nuevo aviso, el pago de sueldos de los maestros de la provincia. Al mismo tiempo anunciaba que no podría, una vez más concretarse la construcción de un liceo para la ciudad y que todos los cargos públicos vinculados a la educación, como jefe de instrucción y tenedor de libro, serían eliminados¹⁰².

Paradójicamente, dos meses antes de la ocupación chilena, en un intento por intentar mantener el orden en medio del bloqueo chileno, el mismo Concejo ordenaría la reapertura de las escuelas municipales de la ciudad¹⁰³.

El puerto

En 1868, tras el terremoto de ese año, el ministro de beneficencia, Luciano Benjamín Cisneros, de visita en la ciudad, señalaba que la existencia de muelles particulares era abiertamente perjudicial para los intereses fiscales, porque sobre ellos la aduana no ejercía activa vigilancia, prestándose para actos ilícitos. En prevención, Cisneros ordenó suspender la reconstrucción de los muelles, mientras resolvía “que podría convenir al Estado, levantarlo donde estaban aquellos, o suprimir estos del todo, o uniformar su construcción, o fijarles menor espacio, o dictar cualquier otra medida prudente y razonable”. Cisneros, afirmaba que, “sin lastimar en nada la libertad de tráfico, puede i debe construirse un muelle fiscal de libre uso, sin otros gravámenes que los establecidos en los demás muelles de la República. Así el fisco i el comercio ganarán inmensamente porque en vez de las dificultades actual tendrá todo tipo de género de comodidades para su completo ejercicio y recibirá el segundo los frutos de una actividad que no buscará para ejercitarse las sombras de la noche”¹⁰⁴.

En junio de 1869 el gobierno peruano llamó a concurso para la formación de planos para la construcción del edificio de la Aduana y el primer muelle fiscal de

¹⁰¹ FT, 126, 29 de marzo y 4 de abril de 1876.

¹⁰² Idem, 18, f. 277, 7 de mayo 1879.

¹⁰³ Idem, 18, f. 304, 17 de septiembre de 1879.

¹⁰⁴ Luciano Benjamín Cisneros, *Apuntes sobre la comisión al sur por el ex Ministro de Beneficencia*, Lima, 1868, 55-56.

Iquique. Al no presentarse proyectos, en diciembre de ese año se aceptó la indicación del salitrero Federico Corssen, quien por su propia cuenta ofreció construir un muelle con el exclusivo objeto de embarcar salitre y desembarcar carbón. Según señalaba el decreto de concesión, “lejos de ocasionar perjuicio alguno al Fisco, puede procurar a las autoridades y empleados de ese puerto un medio cómodo para embarcarse o desembarcarse en los casos que lo exija el cumplimiento de sus deberes, y que igual gracia se ha otorgado a otras diferentes casas comerciales de aquel litoral”¹⁰⁵.

Federico Corssen, sin embargo, moriría antes de iniciar las obras. En julio de 1870 el gobierno acordaría con la sociedad formada por los industriales salitreros Manuel Mendiburu y Carlos Lafrenz la construcción definitiva del muelle, cediendo su explotación por un período de 25 años, con lo que un muelle fiscal propiamente tal no hubo, al menos en el período de soberanía peruana¹⁰⁶.

El Estado peruano se encargaría de desarrollar obras anexas a la actividad portuaria: Por resolución gubernativa de 24 de febrero de 1874 se mandó a erigir en la isla un faro de tercera clase, de 29 millas de alcance de 180° de norte al sur por el oeste; de luz blanca, a destellos prolongados de minuto en minuto. La empresa francesa Barbier y Fenestre ganó la propuesta para construir y colocar el faro de 31,2 metros en el centro de la isla Serrano, entrando en operaciones el 27 de julio de 1878 y funcionando ininterrumpidamente hasta 1956¹⁰⁷. El 19 de mayo de 1877 por decreto comenzaría la construcción de una dársena y rompeolas en Iquique, obra que concluiría en marzo de 1879, dos semanas antes de comenzar el bloqueo chileno contra el puerto¹⁰⁸.

Agua potable

Dotar de agua potable barata y de calidad fue el sueño de gran parte de la población iquiqueña, acostumbrada a aprovisionarse de agua desalinizada o impura proveniente de Arica, Pisagua o el interior. La necesidad de abastecerse de agua potable y barata hizo que, en más de una ocasión, los vecinos cayeran en la trampa de oportunistas que ofrecían aprovisionar la ciudad a través de distintos medios. En 1866, el francés José Gautherot presentaba a la comunidad iquiqueña un proyecto para dotar la ciudad de agua potable de mejor calidad que la destilada por máquinas, “en cantidad que alcance hasta para la irrigación”. Gautherot, quien aseguraba ejercer la profesión de *hidróscopo*, se asociaría en 1866 con algunos entusiastas vecinos de la ciudad para abrir dos o tres pozos en el valle de Chintaguay, cada uno de los cuales, señalaba, tenía una profundidad de 200 metros cúbicos de agua de la mejor calidad. Gautherot hizo un pique que alcanzó cuarenta metros, pero

¹⁰⁵ FT, 70, s.f., 12 de octubre de 1869.

¹⁰⁶ Idem, 58, s.f., 7 de septiembre de 1879.

¹⁰⁷ Billinghamurst, *Estudio...*, 91.

¹⁰⁸ *Estadística del Estado del Perú en 1878 a 1879 publicada por la dirección del ramo*, Lima, 1879, 221.

cuando debía iniciar los trabajos de perforación desde los planes del pique, optó por abandonar la empresa y escapar de Iquique con los fondos invertidos¹⁰⁹.

En 1868 había siete condensadoras, muchas de las cuales operaban como negocio accesorio a su giro principal. El terremoto y maremoto de 13 de agosto de 1868, que devastó la ciudad, destruyó también cuatro de ellas, pertenecientes a la Compañía Salitrera de Tarapacá, a Manuel S. Duarte, Pablo Bargman y Enrique Dünschade, inutilizando parcialmente otras dos¹¹⁰. Las condensadoras no tardaron en ser reparadas. Un año después comenzó a operar otra máquina para dulcificar agua que constaba de tres grandes calderos, perteneciente a la Compañía constructora del ferrocarril de Iquique a Pisagua y que prestaba también servicio público¹¹¹.

A inicios de la década de 1870 tanto las autoridades locales como provinciales comenzaron a solicitar al gobierno peruano la regulación del mercado del agua, sobre todo considerando los intereses que la actividad generaba. Lo cierto es que, ya en esos años, el negocio de dotar a Iquique de agua potable podía llegar a ser muy rentable en la medida que alguien lograra garantizar a la ciudad un aprovisionamiento continuo, barato y de calidad.

El 15 de mayo de 1871 el gobierno peruano intervino por primera vez en forma directa, al autorizar a Federico Torrico para que estudiara la manera de proveer de agua potable a Iquique y Pisagua, formando presupuestos y planos respectivos. Tras una breve exploración a la zona costera e interior de Tarapacá, en 1872 Torrico concluyó que la única fuente de agua verdaderamente potable se encontraba al este de la Pampa del Tamarugal y que, de todas las vertientes analizadas, las mejores se encontraban próximas a la localidad de Pica.

Aprobado el estudio de Torrico, el 16 de mayo de 1872 el Gobierno del Perú sacó a remate las obras para la ejecución de las obras de abastecimiento de agua potable para Iquique. En virtud de un convenio de preferencia, Torrico ganó la licitación, comprometiéndose a realizar las obras por la suma de 1.748.674 soles, a cambio de asegurar una dotación de quince litros por segundo, es decir, 129 mil decalitros por día. La ejecución de los trabajos quedaba sujeta a la cesión provisional de fondos provenientes de un empréstito, y a la posibilidad de reintegrarlo a partir de una asignación especial en la Ley de Presupuestos del año siguiente. Sin embargo, ante la imposibilidad de obtener esos fondos, un decreto de 18 de agosto de 1875 aplazaba indefinidamente el inicio de las obras¹¹².

Frente al eventual retardo, el Concejo Municipal de Iquique decidió iniciar sus propias gestiones para dotar de agua a la ciudad, llamando a licitación pública para la construcción de un sistema que le asegurase una provisión continua y potable. En diciembre de 1876, la Municipalidad anunció el acuerdo con el ingeniero inglés Jorge F. Cole, quien se comprometía a proveer a la ciudad de 300 mil galones

¹⁰⁹ Billinghamurst, Guillermo, *La irrigación...*, 156. Los descargos del francés, en *Biografía del hidróscopo Gautherot*, La Serena, 1875, 76-77.

¹¹⁰ Billinghamurst, *El abastecimiento...*, 81.

¹¹¹ EP, 19 de noviembre de 1870.

¹¹² Billinghamurst, *El abastecimiento...*, 141-142.

diarios de agua potable de buena calidad. A cambio se cedía a Cole (o a quien sus intereses representase) el privilegio exclusivo del aprovisionamiento por cincuenta años, desde el momento en que las obras hubiesen concluido.

De acuerdo a lo convenido, el precio del agua no debía ser mayor a un centavo de sol por galón, cediéndola gratuitamente a la Municipalidad, la que pondría una pila en el centro de la plaza principal para el consumo “i para regar el jardín i demás plantíos que se hicieren en ella”. La gratuidad se extendía también a instituciones de beneficencia, instituciones públicas, oficinas fiscales, cárceles y buques de la Armada. Cole también se comprometía a crear al sur de Iquique un parque, instalar veinte grifos para la extinción de incendios y a establecer cuatro grandes estanques de agua en los lugares que el Concejo Municipal designara¹¹³.

Pese a viajar a Inglaterra a captar inversionistas, Cole no tuvo suerte. En julio de 1878 su apoderado, Andrés Zela, pedía al Concejo Departamental una prórroga de dos años para iniciar las obras. La Corporación, considerando el contrato que con Cole había sido firmado “en la primera sesión, sin mayor orientación ni nada que posibilite una mejor fiscalización”, decidió caducar el convenio acordando llamar a un nuevo concurso para proveer agua a la ciudad en litros a un precio máximo de un centavo por cada cinco litros¹¹⁴.

Fracasado el proyecto Cole, en noviembre de 1878 la Municipalidad recurrió nuevamente a Federico Torrico, a quien se ofreció la construcción de una cañería de agua potable desde Pica, obteniendo las aguas de los manantiales Santa Cruz y Camiña, pudiendo establecer libremente tarifas a cobrar por el servicio. Aceptada la proposición, los trabajos debían comenzar en el improrrogable plazo de dieciocho meses. El Concejo, sin embargo, se reservaba el derecho de recibir otras proposiciones: en febrero de 1879 una sociedad encabezada por Roberto Hartmann presentaba una solicitud para dotar de agua potable a Iquique, extrayéndola de la quebrada de Pazos, siendo aprobada sin reparos.

Pocos días antes que Torrico iniciase las obras, y mientras Hartmann realizaba el análisis de sus aguas, el Perú declaraba la guerra a Chile, suspendiendo forzosamente la ejecución de los trabajos.

Alumbrado público

La luz pública de Iquique fue uno de los grandes dolores de cabeza. Un noruego residente, Alberto Hansen, recordaba que, desde mediados de siglo, cada vecino estaba obligado a instalar a la salida de su casa un farol de vela. Los más potentes instalaban lámparas a parafina¹¹⁵. En septiembre de 1867, el británico Henry Adams acordó con las autoridades locales iluminar la plaza con faroles a gas. Tras el terremoto de 1868, Adams repuso el servicio pero jamás se le pagó. En noviem-

¹¹³ Billingham, *El abastecimiento...*, 158.

¹¹⁴ FT, 19, f.47, 6 de junio de 1878 y fs. 49-51, 19 de junio de 1878.

¹¹⁵ *El Nacional* (Iquique), 12 de agosto de 1900. Citado en Patricio Advís, “Un puerto de madera”, en *Patrimonio cultural de la provincia de Iquique*, 133.

bre de 1875, Andrés Laiseca, administrador legal de los bienes de la viuda de Adams, demandaría al Concejo Municipal, exigiendo un pago por concepto de deudas, daños y perjuicios. Los demandantes exigían el importe del alumbrado público por los meses de noviembre y diciembre de 1867 y once días de enero de 1868, deduciendo de ese valor los seiscientos soles que se hallaban depositados en la casa Gildemeister en garantía. La Municipalidad, si bien justificaría el incumplimiento del contrato debido a las serias deficiencias en la entrega del servicio, debió finalmente pagar el valor adeudado¹¹⁶.

En julio de 1869 la Junta Municipal de Iquique acordó organizar bajo su responsabilidad el alumbrado público, “repartiéndolos proporcionalmente en la parte poblada de la población”. El costo del servicio sería asumido por los vecinos, sea casa, almacén o tienda, debiendo realizar un catastro municipal para repartir cobros diferenciados, estimando un valor no superior a dos soles por farol al mes¹¹⁷.

La medida no fue bien recibida por los vecinos, quienes simplemente se negaron a cancelar el costo de mantención del alumbrado por considerarlo un servicio municipal. Sin respaldo público, y frente a los riesgos de mantener la ciudad a oscuras, el 13 de abril de 1872 la Municipalidad acordó con Juan Nairu el servicio de alumbrado público, a un costo de cuatro soles por farol. El servicio funcionó bien, pero no así los pagos. En abril de 1873 la Junta, debido a la falta de fondos, acordó suspender el alumbrado a gas, pese a que el convenio estipulaba un plazo de cinco años. Finalmente la deuda fue absorbida por el ministerio de Gobierno, salvando momentáneamente la situación¹¹⁸.

En noviembre de 1877 el Concejo Departamental debía a la Compañía de Alumbrado de Gas cuarenta mil soles, y desde principios de ese año la ciudad pasaba sus noches en la más completa oscuridad. La medida será paliada de modo parcial por el municipio acordando mantener 215 faroles a kerosene.

En septiembre de 1879, en medio del bloqueo chileno, la Compañía de Alumbrado por Gas exigiría al Concejo Provincial el pago de sus servicios en plata sellada equivalente en billetes. Este acuerdo discutir el tema en futuras sesiones, las que lógicamente no se realizaron.

La plaza central

Luego de años de espera, en mayo de 1858 un decreto aprobaba el presupuesto elaborado por el ingeniero D.M.V. Hippel, para la instalación definitiva de la Iglesia, siendo ubicada en la plaza principal explanada a comienzos de 1859. El 23 de junio de 1862 fue bendecida en homenaje a la Inmaculada Concepción, segregándola definitivamente de la de Tarapacá¹¹⁹.

¹¹⁶ FT, 66, f. 59, 12 de noviembre de 1875.

¹¹⁷ Idem, 70, s.f., 14 de agosto de 1869.

¹¹⁸ EP, 24 marzo 1874; FT. 16, 1 de abril de 1874.

¹¹⁹ Idem, 6 de octubre de 1849 y 27 junio 1855.

La nueva Iglesia Matriz no sería construida con fierro, como se estipuló inicialmente. Posiblemente el alto costo de trasladar una estructura desde Europa y lo barato y práctico de erigir otra de madera y calamina primó a la hora de construir. El ahorro, sin embargo, tendría sus costos. En noviembre de 1869 el prefecto solicitaba fondos para restaurar la iglesia “que ha costado al gobierno no pequeña suma” y que se encontraba tan deteriorada que, a su juicio, “era probable que dentro de dos años esté en la más completa ruina”¹²⁰. El templo, sin embargo, no sería restaurado. En febrero de 1872 el párroco de la ciudad, Jaime Serra, informaba al prefecto que a contar de ese mes prefería celebrar misa al aire libre, “ante los evidentes riesgos que se corren al estar en su interior”¹²¹.

Un año después, el 9 de junio de 1873, el edificio fue destruido por un voraz incendio que obligó a la habilitación de un oratorio provisorio en el mismo lugar. El 15 de julio de ese año se comisionó al ingeniero Próspero Esseleens para tomar planos de la iglesia “en el mismo lugar donde antes estaba” con aumento proporcional de sus dimensiones, tomando para ello los sitios de los cuartos que se hallan en su fondo hasta donde fuese necesario para edificar un templo que corresponda al estado actual de la población¹²².

Todo quedaría en buenas intenciones. Solo en junio de 1875 el gobierno encargaría al arquitecto Emilio Parcq la reconstrucción de la iglesia, asignándole un presupuesto de 202.576 soles para comprar su estructura en Francia. Según el proyecto original, los fondos de construcción serían administrados por una comisión a la que la aduana entregaría mensualmente cinco mil soles¹²³.

El gran incendio de octubre de 1875 destruiría el oratorio provisional y cambiaría radicalmente los planes de reconstrucción de la iglesia. A la urgencia de levantar otro oratorio se sumaron la grave devaluación de la moneda peruana (lo que elevaban enormemente los costos) y las dudas de reedificar en la estrecha plaza con materiales inflamables considerando los constantes peligros de incendio. Para agravar más aún la situación, en marzo de 1876 el Ministerio de Hacienda comunicó a la prefectura que no era posible asignar los cinco mil soles autorizados para levantar el templo¹²⁴.

El Concejo Departamental, en abril de 1876, acordaría construir un nuevo templo de material sólido y alejado de la plaza principal, en un terreno céntrico pero alejado de siniestros. El 3 de agosto de ese año se dio desde Arequipa la bendición de la capilla provisional de Iquique bajo la advocación de nuestra Señora de la Purísima y “pudiendo servir de Matriz mientras se concluyesen los trabajos de ésta”¹²⁵.

La construcción fue lenta y solo tras un nuevo incendio, en octubre de 1877, el Prefecto Bruno Bueno, ordenaría la reedificación definitiva, usando parte del dinero enviado como donaciones para levantar la ciudad, además de contribuciones

¹²⁰ FT, 51, f.32, 30 de noviembre de 1869.

¹²¹ Idem, 50, f.34, 13 de febrero de 1872.

¹²² Idem, 7, f. 268, 16 de julio de 1873.

¹²³ Idem, 3, f. 31, 24 de junio de 1875; EP, 25 de junio de 1875.

¹²⁴ Idem, 11, f. 41, 4 de marzo de 1876.

¹²⁵ José Nemesio Cubas Motta, *La provincia litoral de Tarapacá en vísperas de la Guerra del Pacífico*, Tesis para optar al grado de profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica, 1962, 22.

particulares, impuestos y multas extraordinarias, y los escasos fondos fiscales disponibles¹²⁶. Con una inversión no superior a los cincuenta mil soles, en febrero de 1878 la nueva y definitiva iglesia era inaugurada en la misma ubicación que hoy ocupa. Iquique, desde esa fecha, se transformaría en la única ciudad latinoamericana sin contar con un templo a un costado de su plaza principal.

El vacío dejado por el traslado de la iglesia obligó a las autoridades locales a preocuparse por el ornato de la plaza, hasta entonces convertida en una simple explanada de tierra. En octubre de 1876 el prefecto Bruno Bueno presentó una nota al Concejo Departamental solicitando dinero para hermostrar la plaza, construyendo un jardín y convirtiéndola en un verdadero paseo público. El Concejo, sin embargo, aduciendo su endémica falta de fondos, propuso dejar al “patriotismo del vecindario una obra de ornato e higiene de la mayor utilidad pública”. Tras remitir igual solicitud al ministro de Gobierno, Bueno solo obtuvo la promesa del envío a la brevedad de cien árboles por lo menos de los jardines públicos y de los establecimientos de gobierno, así como diversas especies desde el Jardín Botánico y la Escuela de Agricultura¹²⁷.

De los árboles y plantas nunca hubo noticia. Solo en agosto de 1876 la compañía Gildemeister donaría a la ciudad quince mil soles para la construcción de un jardín, cuyo costo de mantención debía ser asumido por las autoridades locales¹²⁸. El cuidado del jardín público se constituyó en el orgullo del Concejo y se mantuvo hasta el inicio de la Guerra del Pacífico. En agosto de 1879 su Presidente, José María Calvo, hacía notar que “que siendo una de las pocas obras públicas i de ornato que se ha llevado a cabo con fondos de este Concejo no es posible mirar con indiferencia su destrucción”¹²⁹. Pese a encargar su conservación, la falta de agua y la tensión ocasionada por el futuro incierto de la ciudad hicieron improbable su preservación. Los jardines de la plaza solo serían restaurados meses más tarde, consolidada la ocupación chilena, una vez regularizada la provisión de agua y cuando su denominación dejó de ser la “de armas”, transformándose en “Prat”, como se conoce hasta hoy.

El incendio de 1873 no solo destruyó la Iglesia Mayor, sino también el principal referente hasta entonces de la ciudad: el enorme reloj ubicado en su torre principal, fundamental según crónicas de la época para que la población “normara su vida y sus operaciones”. El 14 de diciembre de 1877, atendiendo la solicitud de los habitantes, acostumbrada a regirse por un cronómetro público, el Concejo Departamental llamó a reunión extraordinaria para tratar sobre la compra de un reloj y construcción de una torre en el jardín de la plaza para su sostenimiento. Una comisión nombrada para estudiar su factibilidad estimó algunos meses después que debían destinarse inicialmente 7.000 soles para su adquisición en Europa, utilizando como intermediario “una casa respetable de este comercio”. El 25 de junio de

¹²⁶ *El Prefecto de Tarapacá...*, 28-31.

¹²⁷ FT, 53, f. 264, 31 de octubre de 1876; FT, 56, f. 40, 6 de diciembre de 1876.

¹²⁸ *Idem*, 11, f. 119, 8 de noviembre de 1877.

¹²⁹ *Idem*, 18, f. 295, 20 de agosto de 1879.

1878, el Concejo firmaba con el joyero Federico Franz, un convenio de compra de un reloj que diera los cuartos de hora en una campana y las horas en una campana mayor, con un sonido “fuerte, claro y vibrante”. El reloj debía estar en el lugar asignado por el Concejo Municipal en un plazo no mayor de ocho meses a partir de la firma del contrato, debiendo pagar una fuerte multa de cinco soles por cada día de atraso.

Franz cumplió el convenio con extraordinaria rapidez: a fines de noviembre de 1878 informaba a las autoridades que el 3 de diciembre de 1878 llegaría el vapor “Ibis” con el reloj y sus especificaciones en regla. Una semana más tarde era desembarcado en el muelle fiscal de Iquique, comenzando su instalación en el acto. Con seguridad, el reloj de la plaza estaba en funcionamiento ya en febrero de 1879, dos meses antes de iniciado el bloqueo chileno al puerto.

El proceso de compra de la torre y el reloj no estuvieron exentos de problemas: en octubre de 1878 un grupo de vecinos denunció algunas irregularidades, llamando la atención por el alto costo de la torre, el no haberse sacado a remate esa obra y el hecho que diversos miembros del Concejo figurasen con contratistas de la obra¹³⁰.

El intenso tráfico comercial generado tras la apertura del Puerto Mayor y el incremento de su población permitiría el desarrollo de la prensa local. En 1858 comenzó la circulación de *El Mercurio de Tarapacá*, periódico semanal vigente hasta 1874. Tiempo después circularían, entre otros, *El Comercio*, *El Herald Americano*, *La Voz del Pueblo*, *La Estrella* y *El Tiempo*. Este último circularía hasta el 22 de noviembre de 1879, un día antes de la ocupación chilena¹³¹.

En enero de 1874 quedó establecido el servicio telegráfico en la ciudad, permitiendo la comunicación hasta La Noria. Dos años después el tendido alcanzaría hasta El Callao. El Banco Nacional del Perú, fundado en 31 de agosto de 1872, estableció en Iquique a fines de ese año, cediendo créditos por más de cuatro millones de soles. El Banco de Londres, México y Sudamérica establecido en Lima inauguraría una sucursal en 1873. El Banco Nacional de Chile haría lo propio. Dos años después abriría sus puertas el banco Anglo Peruano y el Mercantil¹³².

En noviembre de 1875 Juan Pablo Ramírez presenta un proyecto para construir el primer camal (matadero)¹³³. A fines de ese año la estación de ferrocarriles ya funciona al máximo de su capacidad, y ya se comienza a hablar de los riesgos de tenerla próxima al centro, en especial considerando la alta velocidad con la que ingresan a la ciudad y los numerosas víctimas que había cobrado en su aún corta vida.

El crecimiento urbano de Iquique no podía estar exento de carencias. En 1868 la ciudad, pese a su relevancia, continuaba formada por casas bajas y de calamina, “con gracia ninguna en las puertas y ventanas, ranchos y muchos corrales por todas

¹³⁰ FT, 56, fs. 366-367, 29 de octubre de 1878.

¹³¹ Carlos Alfaro Calderón, *Reseña histórica de la provincia de Tarapacá*, Iquique, 1936, 199.

¹³² FT, 5, f. 409, 19 de marzo de 1875; Guillermo Billinghurst, *Los capitales salitreros de Tarapacá*, Santiago, 1889, 35.

¹³³ FT, 66, f. 43, 20 de noviembre de 1875.

partes. Calles estrechas y sin simetría ni cálculo alguno; parecía que los constructores habían tenido miedo de separar mucho una acera de otra”¹³⁴. Poco cambiaría con el correr de los años. La ciudad peruana no conoció el servicio de alcantarillado, el que solo sería instalado a fines del siglo XIX, bajo dominación chilena. Hasta entonces los vecinos arrojaban a la calle las aguas sucias y otras inmundicias que entraban en putrefacción durante el día. Hasta 1877 las calles de la ciudad no tuvieron ningún tipo de pavimento ni esculturas públicas. Un antiguo proyecto que pretendía erigir dos estatuas en memoria de La Rosa y Taramona nunca llegó a concretarse¹³⁵.

Con todo, la expansión de Iquique a partir de 1855 fue espectacular: el 11 de julio de 1866 el gobierno peruano declararía ciudad al entonces pequeño poblado. El 20 de octubre de ese año, considerando la importancia adquirida por la ciudad, fue nombrada capital de la provincia de Tarapacá en el departamento de Moquegua. El 1 de diciembre de 1868, al crearse la provincia Litoral de Tarapacá, Iquique se convirtió en su capital de a provincia de Tarapacá, medida ratificada en la reorganización territorial de febrero de 1875.

En 1862 la ciudad contaba con 2.485 habitantes; en 1867 sumaba 3.614. En 1872 habitaban la ciudad 5.088 personas y en 1876 11.717, solo dentro del radio urbano. Entre 1862 y 1876 la ciudad creció un 472 por ciento. Según el último censo practicado bajo la autoridad peruana, el 27,8 por ciento de la población vivía en la ciudad, formando un crisol de 19 nacionalidades. El 69,7% de sus habitantes eran hombres, el 53,6% de los nacimientos eran ilegítimos y solo un tercio de su población mayor de quince años era casada¹³⁶.

Iquique y el Estado peruano

Exceptuando el período 1843-1855, bajo la administración de Ramón Castilla, la intervención estatal en Iquique se relacionó más aspectos políticos y legales que a una presencia concreta. Si bien la primera sugerencia en torno a una demarcación administrativa y el establecimiento de autoridades políticas específicas y exclusivas data de 1856, cuando fue creado el distrito de Iquique, una política de Estado respecto a la ciudad y la provincia solo sería dada en 1868, tras la visita del ministro de Beneficencia, Luciano Benjamín Cisneros. Su visita a la ciudad ese año tenía el objetivo de informar al gobierno sobre las consecuencias del terremoto que destruyó gran parte de las ciudades del sur.

Cisneros, en su informe publicado poco tiempo después como *Apuntes sobre la comisión al sur por el ex Ministro de Beneficencia*, confirmaría el notorio abandono de Iquique en materias de iniciativas fiscales. Tras enterarse que la ciudad no

¹³⁴ *El Nacional* (Iquique), 12 de agosto de 1900.

¹³⁵ *Memoria que presenta al Congreso Ordinario de 1874 el Ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas sobre diversos ramos de su despacho*, Lima, 1874, 328.

¹³⁶ *Estadística del movimiento de la población del año de 1877. Nacimientos*, Lima, 1877, 35-36; *Resumen del Censo General de habitantes del Perú hecho en 1876*, Lima, 1878, 773-782.

contaba con un colegio de instrucción primaria ordenó reabrirlo, encargando al administrador de Aduana abonar al preceptor los meses adeudados. Asimismo, al constatar que el poblado carecía de alumbrado público ni la más básica infraestructura (“lo que forma un doloroso contraste con el adelantamiento a que ha llegado Iquique bajo el punto de vista comercial e industrial”) solicitó al síndico municipal una descripción detallada de las rentas municipales. Al comprobar que la ciudad carecía de ellas, Cisneros nombraría una nueva comisión, para que informe al Gobierno sobre la creación de arbitrios municipales, remitiendo sus trabajos al ministro de Gobierno, a fin que se dicten las medidas convenientes¹³⁷.

Cisneros expondría en su obra el inmenso potencial de la provincia de Tarapacá y las ventajas comerciales y estratégicas de Iquique. A su juicio, la riqueza del salitre era de tan fácil y seguro expendio, que explotada por el gobierno sería una de las más pingües rentas nacionales.

¿Por qué no establece allí el gobierno un Banco de habilitación con 6 millones de pesos, dando a mil familias nacionales el provecho de un trabajo perseverante y honroso? ¿Por qué, licenciados los jefes y subalternos de nuestro numeroso ejército no van allí, protegidos por el gobierno y a la sombra de ese banco, a buscar un pan seguro, una industria útil que labre el porvenir de sus hijos? ¿Por qué el gobierno no beneficia por su cuenta esos inagotables manantiales de riqueza, que no se diferencian del guano sino por el mayor trabajo que demanda su explotación?

Preguntas son estas que saltan a los labios al visitar el bellissimo puerto de Iquique, donde con datos de la Aduana, informes de los empleados y verídicas narraciones, he podido formar concepto, tanto de la riqueza que allí existe, cuanto de la incuria de los gobiernos que han visto con desdeñosa mirada lo que una administración solícita e inteligente habría explotado con provecho¹³⁸.

Cisneros propone la construcción de un nuevo edificio para la aduana, que funcionaba en una casa particular, o en su defecto “comprar alguna de las grandes casas que hermosean el puerto y que puede comprar el Fisco bajo equitativas y moderadas condiciones. Del mismo modo, sugiere la construcción de un muelle fiscal de libre uso, sin otros gravámenes que los establecidos en los demás muelles de la República, que supliese en funciones a los existentes, pues así el fisco i el comercio ganarán inmensamente porque en vez de las dificultades actuales tendrá todo tipo de género de comodidades para su completo ejercicio y recibirá el segundo los frutos de una actividad que no buscará para ejercitarse las sombras de la noche”¹³⁹.

Las sugerencias del Ministro de Beneficencia no tuvieron mayor repercusión.

Un claro reflejo de la irregular política peruana en Tarapacá e Iquique en particular fueron los continuos cambios en el sistema político administrativo local. De acuerdo a la Ley Orgánica de Municipalidades, de 29 de noviembre de 1856, las ciudades de más de cinco mil habitantes tendrían un alcalde, un teniente, dos

¹³⁷ EP, 12 de septiembre de 1868.

¹³⁸ Cisneros, 48-49.

¹³⁹ Véase también EP, 16 de octubre y 23 de diciembre de 1868.

síndicos y el número que sea necesario de jueces de paz. En las de menos, un alcalde, un juez de paz y un síndico. Con posterioridad, el 29 de diciembre del mismo año, el gobierno de Castilla ordenaba la creación de municipalidades en los principales poblados de Perú, incluyendo a Iquique, que tenía derecho a elegir cinco municipales¹⁴⁰.

Si bien en algunos documentos existen alusiones a las “autoridades municipales”, estas no pasaron de ser un par de síndicos (de comercio y policía) y jueces de paz rotativos. Al no existir una norma clara respecto de las funciones propias de cada cargo, la autoridad de hecho radicaba en el gobernador de puerto o en algún subprefecto provincial, cuyas funciones tampoco estaban tipificadas. En noviembre de 1872 el prefecto provincial informaba al gobierno que hasta esa fecha, a pesar de las disposiciones y de las órdenes dictadas por esa prefectura no se había instalado la Municipalidad de la provincia, “ocasionándose esta grave circunstancia perjuicios notables en el servicio público y nulidades en los acuerdos de esas corporaciones”¹⁴¹.

En abril de 1873 fue promulgada la ley de Legislación Provincial y Departamental del Perú, que intentó remediar los vacíos de la ley anterior, dividiendo la administración local de la República en departamentos, provincias y de distritos, cada uno de los cuales era encabezado por un Concejo. El 28 de octubre de ese año se constituía en Iquique el Concejo Departamental.

La ley resultaría extremadamente engorrosa en su aplicación, tanto por la superposición de funciones, falta de definición de jerarquías como por la falta de claridad de ellos. Por ejemplo, en el caso de distribuir los costos incurridos en la conservación o construcción de infraestructura vial, los puentes serían de cuenta del departamento y los que correspondiesen a los demás trabajos se distribuirían por terceras partes entre el departamento, la provincia y los distritos que el camino atravesase, debiendo hacerse dichos gastos bajo la administración e inspección departamental, a quien correspondía, a su vez, determinar la parte del dinero o de trabajo con que debía contribuir el Concejo Provincial o de distrito cuyo territorio recorría el camino proyectado¹⁴².

Igualmente complejo era el sistema de recaudación de impuestos debido a que cada una de las subdivisiones territoriales tenía sus propios medios y métodos de obtención de ingresos, lo que en determinados casos limitaba enormemente sus posibilidades de desarrollo. Durante el primer año de administración departamental, el Concejo solo procedió a trasladar el mercado de la plaza al local construido años atrás para ese objeto y a refaccionar las veredas con fondos reembolsables por los particulares¹⁴³.

En octubre de 1876 el prefecto escribe al ministro de Gobierno que la provincia no tenía más entradas que 18 mil soles para atender gastos ordinarios como eran

¹⁴⁰ CLDO, tomo segundo, 1861, 408 y 427.

¹⁴¹ FT, 16, f. 28, 6 de noviembre de 1872.

¹⁴² Billingham, Guillermo, *Compendio de la legislación municipal del Perú, 1873-1878*, Iquique, 1878, 51.

¹⁴³ *Memoria que presenta al Congreso Ordinario...*, 328.

pago de fuerzas de gendarmería, listas de empleados civiles y pensionistas. La serie de gastos extras “trae inconvenientes a la Caja Fiscal y colócame en la dura condición de interponer mi crédito e influencia personal para proporcionarme recursos y tener a las tropas pagada y satisfecha a fin de evitar los desórdenes que han tenido lugar en otros departamentos por la inexactitud en la remuneración de sus servicios”¹⁴⁴.

El prefecto comunicaba que la única obra pública que se había realizado en Iquique desde el 2 de agosto de 1876 era el jardín de la plaza principal, no alcanzando ni siquiera para remodelar la cárcel, convertida entonces “en un lugar estrecho e inmundo, donde no hay seguridad de ninguna clase causa por la que hay que redoblar la vigilancia descuidando por atender la seguridad de los presos el servicio ordinario de policía”¹⁴⁵.

El 23 de noviembre de 1877 el Prefecto Nicolás Portal informaba al Presidente Mariano Pardo que, debido a la ineptitud de las autoridades locales, la plaza de abastos, inaugurada poco tiempo antes, estaba construida sin techo, de manera que las vivanderas formaban toldos con frazadas, lonas viejas y todo tipo de trapos sucios, dando un aspecto repugnante. El problema a su juicio no era menor, pues cada uno de los comerciantes pagaban dos o tres pesos soles diarios, aumentando el precio de las mercaderías, cuyo valor además de crecer con relación al cambio sobre Chile aumentaba con los fletes de embarco y desembarco. Portal denunciaba que en los tres meses que ejercía como prefecto los Concejos solo habían dedicado su tiempo a trabajos eleccionarios, gastando en diversas actividades políticas el dinero que pudo destinarse al servicio público¹⁴⁶.

La escasez de fondos fiscales obligó a las autoridades a usar extraños criterios para conseguirlos. El 12 de marzo de 1878, debido a la aguda escasez de fondos, el Concejo Provincial creó un impuesto sobre la piedra y la conchuela que se extrajese de los alrededores de la ciudad para emplearse en construcciones particulares¹⁴⁷. Tiempo después, el mismo Concejo cedía a través de remate público la recaudación de impuesto municipal del mercado¹⁴⁸. En marzo de 1879, cuando la guerra era inminente, fue creado el impuesto al lastre que toman todos los buques en los puertos de la provincia, lo que desestimuló aún más la actividad portuaria.

En 1879 el veinte por ciento de las entradas del Concejo Provincial provenían de ingresos aduaneros y solo el ocho de contribuciones a bienes raíces. Ese año, más de un tercio del total de los egresos (34,2 por ciento) estaba destinado al pago de sueldos y gastos extraordinarios no especificados, mientras apenas un 21 por ciento iba destinado a higiene, beneficencia pública e instrucción¹⁴⁹.

A los problemas de recolectar contribuciones e impulsar obras públicas se le sumó la falta de credibilidad pública por el exceso de funcionarios públicos y por

¹⁴⁴ FT, 56, f. 16, 24 de octubre de 1876.

¹⁴⁵ Idem, 11, f. 119, 8 de noviembre de 1877.

¹⁴⁶ Idem, 56, fs. 215-217, 23 de noviembre de 1877.

¹⁴⁷ Idem, 19, f. 32, 12 de marzo de 1878 y f.78, 12 marzo de 1879.

¹⁴⁸ Idem, 41, s.f. 12 de noviembre de 1878.

¹⁴⁹ *Estadística del Estado...*, 296-297.

la falta de criterio en alguna de sus decisiones. En 1878, de aproximadamente doce mil habitantes residentes en la ciudad, casi el cuarenta por ciento dependía directa o indirectamente de la administración pública. En diciembre de 1878 un miembro del Concejo propuso traspasar la cárcel a un particular debido al alto costo que implicaba su mantención y cuidado. En mayo de 1879, en plena pleno bloqueo nacional y cuando las necesidades de la ciudad eran apremiantes, se nombró una comisión compuesta por tres miembros para determinar las dimensiones e inscripción de las medallas de oro a dar a los defensores de la caleta de Mejillones y presupuesto de su costo, labor que ocupó tres sesiones¹⁵⁰.

CONCLUSIÓN

A diferencia de la gran mayoría de las ciudades americanas, Iquique no tiene una fecha de fundación y su crecimiento jamás respondió a una planificación urbana específica. Su desarrollo ha sido espontáneo y ha respondido, desde el siglo XIX hasta hoy, a una serie de estímulos vinculados a actividades mineras o comerciales.

Si bien existen antecedentes de la existencia del caserío desde los primeros años de la conquista española, el desarrollo de Iquique es muy tardío. Y si bien la aldea se refunda y reorganiza tras el inicio del ciclo salitrero, a fines de la década de 1820, lo hizo del mismo modo que otras caletas de nuestro actual litoral norteño: en 1841, el puerto no tenía más residentes que la aldea de Chanabaya, ubicada un poco más al sur, ni superaba a Gatico, que tenía quinientos habitantes, o a Cobija, que acogía a poco menos de mil. Tampoco en esos años exportaba más que Pisagua o Caleta Buena. La intensificación de las exportaciones de salitre en esos años, si bien posibilitó un sorprendente renacimiento de una aldea que parecía condenada a desaparecer, no fue excepcional ni excluyente para Iquique. Todo el litoral del sur peruano y la costa boliviana se benefició del progreso de esa industria.

La consolidación urbana del puerto tiene gestor clave: Ramón Castilla, Presidente del Perú en períodos alternados entre 1845 y 1855. Castilla nació en el pueblo de Tarapacá y vivió en él hasta avanzada su juventud. Con posterioridad, parte de su extensa carrera militar la hizo en la provincia y, por lo mismo, conocía sus potencialidades y limitaciones. La designación de Iquique como Puerto Mayor en 1843, más que responder a razones emotivas, fue un claro reflejo de la voluntad del gobernante de potenciar el desarrollo económico de una región que, hasta entonces, permanecía completamente marginada del resto del Perú. La elección de Iquique en lugar de otro puerto respondió a su mayor cercanía a las salitreras entonces más productivas y a las menores dificultades geográficas para el traslado de nitrato a la costa y provisiones al interior, en relación, por ejemplo, a Pisagua, más próxima a su ciudad natal, pero de muy difícil acceso. Las franquicias comerciales dictadas entre 1845 y 1848 permitieron consolidar a la ciudad, por primera

¹⁵⁰ FT, 18, f.282, 31 de mayo de 1879.

vez, como centro urbano, monopolizando al poco tiempo el control de las importaciones y el comercio, costero e interior, convirtiéndose además en el principal punto de llegada para miles de inmigrantes.

Curiosamente, tras el alejamiento del poder de Castilla en 1855, la injerencia del Estado en su configuración se limitó fundamentalmente a labores de fiscalización y recaudación de derechos aduaneros, dejando a sus habitantes la gestación y aplicación de políticas generales, entre las que se cuentan la dotación de infraestructura y la seguridad pública. Entre 1855 y 1879 no existió una política de control de ingreso de inmigrantes, un cuerpo de policía eficientemente organizado ni un servicio de alcantarillado. La iluminación nocturna, la asistencia hospitalaria pública, la educación, el servicio de provisión de agua y los muelles de embarque fueron, hasta la ocupación chilena, responsabilidad de particulares. Cada una de las desgracias naturales fueron resueltas y superadas por la iniciativa colectiva y no por subvenciones estatales. Un buen número de extranjeros ocupó desde 1856 importantes cargos públicos, a pesar de que algunos nunca aprendieron el castellano ni se interesaron por conocer la legislación peruana. La intervención estatal se limitaba a la presencia de autoridades sin mayor poder que el establecido consuetudinariamente en la ciudad, esto es, limitado por la voluntad de influyentes industriales y vecinos. Buena parte de las ideas y proyectos sugeridos a los distintos gobiernos nacionales, como la instalación de un servicio de agua potable, ferrocarriles estatales, muelles o telégrafos fiscales, o una regulación más eficiente de las transacciones comerciales quedaron solo en el papel.

La ciudad de Iquique, hasta noviembre de 1879, creció y se organizó en base a los intereses particulares de sus habitantes y a condicionantes sociales, geográficas y naturales, no en torno a un Estado configurador. Esto puede explicar lo que en junio de 1879 un oficial peruano llamó “el pobre espíritu nacionalista de esta población” y la nula resistencia a la ocupación chilena.