

## EL MITO DEL PUERTO MAYOR

\* Historiador. Universidad  
de Chile.  
Correo electrónico:  
cddonos@puc.cl.

Carlos Donoso Rojas\*

El objetivo del presente artículo es demostrar el hecho que la designación de Iquique como Puerto Mayor en 1855, sólo vino a legalizar una categoría que, en la práctica, se venía haciendo efectiva desde 1845, cuando se emitió el primer decreto con beneficios a las transacciones comerciales portuarias en Iquique, y que se había consagrado de modo informal en el Reglamento de Comercio de 1852. Ello se demuestra en el hecho que en 1855, Iquique ya era un núcleo urbano consolidado gracias a la actividad mercantil desarrollada desde los años previos.

**Palabras claves:** Legislación Peruana, Dependencia Económica, Estado.

The present article tries to demonstrate the fact that the designation of Iquique like Major Port in 1855, only came to legalize a category that, in the practice, one was coming doing effective from 1845, when the first decree was expressed by benefits to the commercial port transactions in Iquique, and that had devoted itself in an informal way in the Regulation of Trade of 1852. It demonstrates in the fact that in 1855, Iquique already was an urban nucleus consolidated thanks to the mercantile activity developed from the previous years.

**Key words:** Peruvian Legislation, Economic Dependence, State.

Durante décadas, la creencia popular ha tendido a considerar el año 1855 como clave para el desarrollo urbano de Iquique. La promulgación del decreto del 26 de junio de ese año, elevando a Iquique a puerto mayor, habría significado la oportunidad de dejar de depender comercialmente de Arica, dinamizando la economía local e interior. Luego de años de postración, el nuevo status jurídico del puerto le permitiría dejar atrás su condición de aldea, consolidándose como uno de los enclaves marítimos más activos del Pacífico Sur.

Tal afirmación es relativa. Ciertamente Iquique fue, desde 1821 hasta 1855, puerto menor, situación que suponía una serie de restricciones. De acuerdo a la legislación de la época, a los buques procedentes del extranjero, peruanos o no, les era prohibido fondear en puerto alguno que no fuera de los mayores. Si lo hacían en alguno menor o caleta habilitada o en cualquier punto de la costa, desembarcando personas o correspondencia, los capitanes serían multados. Si el desembarque era de mercaderías, recibirían además la pena de comiso. Los buques extranjeros podían ir a las caletas habilitadas sólo a cargar producciones nacionales, para lo cual debían salir de los puertos mayores en lastre o con frutos del país. Les era permitido tocar en los puertos menores y caletas, pasando libremente a completar su carga, en el caso en que las licencias de las aduanas constasen nominalmente expresadas los dichos puertos y caletas. Si fondeaban o tocaban algún puerto o caleta no designados en la licencia o en cualquiera otro puerto de la costa, caerían en comiso tanto las mercaderías desembarcadas como los útiles y aparejos de la nave (García Calderón, 1879:1.605-1.606)

El panorama era aún más complicado al perdurar desde tiempos anteriores la Confederación Perú-Boliviana, una serie de restricciones a las importaciones de bienes esenciales de consumo, constituyéndose en un enorme desincentivo para la zona. En junio de 1840, un chileno residente en Tacna acusaba el pago de altos impuestos a la internación de productos chilenos. La madera, por ejemplo, pagaba un diez por ciento, sufriendo además un gravamen extraordinario a partir de mayo de 1837, cuando el gobierno de Santa Cruz impuso medio real a cada pieza de dos varas que se introdujeran por los puertos de Arica e Islay. A este impuesto se agregarían las nuevas contribuciones de muelle y beneficencia, y que también eran aplicables al charqui, el sebo y las velas (Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, en adelante RR.EE, 2 de junio de 1840 f. 15,2).

A ello se agregó una nueva disposición, promulgada el 7 de junio de 1838, que ordenaba que todas las embarcaciones que arribasen a los puertos menores, después de haber tocado un puerto mayor, fuesen reconocidos por funcionarios policiales, argumentando la necesidad de controlar la internación en los pueblos de la costa de trigos o harinas de mala calidad para su consumo en ellos (Bailly: Colección de Leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú 1821-1859, en adelante CLDP1, volumen 3, 1861: 30).

La desastrosa guerra contra Bolivia posterior al término de la Confederación y las revoluciones políticas heredadas del conflicto, paradójicamente reportaron a Iquique un beneficio tan inesperado como efímero. Tras la desastrosa derrota en la batalla de Ingaví, las fuerzas bolivianas invadieron territorio peruano, ocupando el puerto de Arica y el interior de la provincia de Tarapacá, pueblo al cual llegó un destacamento del país altiplánico el 2 de enero de 1842. El entonces coronel Juan Buendía, acantonado en Iquique, organizó una columna de voluntarios del puerto y emigrados de Arica y Tacna, marchando hacia la capital, donde se enfrentarían desde la noche del 6 de enero hasta la madrugada del día siguiente. Cuenta la tradición que, al escasear las municiones, los peruanos fundieron balas tomando las imágenes de la iglesia del pueblo, pudiendo mantener la resistencia. Las fuerzas peruanas ganarían la batalla gracias a las denominadas “balas del niño Dios”, que inspirarían más tarde una de las tradiciones de Ricardo Palma. Más allá de la leyenda, el jefe de las tropas bolivianas murió en la lucha, siendo hechos prisioneros algunos oficiales y cuarenta soldados, mientras que el armamento capturado fue repartido entre los vecinos. Los bolivianos no intentaron avanzar nuevamente sobre Tarapacá, quedando Iquique a salvo (Basadre, 1968:237-238 y Denegri Luna, 1965:47).

El 22 de diciembre de 1841, aún ocupado el puerto de Arica, el gobierno interino encabezado por el Presidente del Consejo de Estado, Manuel Menéndez, lo declaró en estado de bloqueo, al igual que sus costas adyacentes entre los 17°57' y 12°26' latitud sur, esto es, desde el Morro de Sama hasta la punta de Pisagua inclusive. Deseando evitar al comercio nacional y extranjero los perjuicios que la prolongación del sitio pudiera ocasionar, el 11 de enero de 1842 la misma autoridad ordenó abrir y declarar a Iquique puerto mayor, bajo las mismas calidades y franquicias que gozaba Arica, mientras éste permaneciese bloqueado (Colección de leyes, decretos y órdenes publicadas en el Perú, en adelante CLDP2, tomo 8:174).

La aventura del primer Iquique como puerto mayor terminaría en marzo de 1842, tras el abandono boliviano de Arica. Sin embargo, el estallido de una nueva revolución en 1843, convertiría al puerto otra vez en el eje principal de las disputas. En esa fecha, el general Manuel Ignacio de Vivanco, ministro de Guerra y Marina del gobierno de Francisco de Vidal, y de gran ascendiente en el sur, fue declarado Supremo Director de la República por las fuerzas militares acantonadas en Arequipa y Cusco, al cual se sumaría el apoyo de la marinería. Fracasados los intentos de Vidal de conseguir apoyo internacional, renunciaría

a la Presidencia, asumiendo ésta un Directorio encabezado por el propio Vivanco, quien se hizo llamar “El Regenerador” (Basadre, 1968:44-46).

La verdadera dictadura establecida por Vivanco contaría en poco tiempo con detractores. El 1 de junio de 1843 el general Ramón Castilla, hasta entonces residente en Valparaíso, desembarcó en Iquique, organizando un importante contingente militar, uniéndose a la sublevación iniciada días antes en Arica y Tacna por Manuel Mendiburu y Domingo Nieto, formando en esa última ciudad una Suprema Junta Provisoria, encabezada por el Vice- Presidente del Consejo de Estado, Justo Figuerola.

En represalia, una de las primeras medidas adoptadas por el gobierno de Vivanco fue bloquear el puerto de Arica y hostilizar los puertos australes. En septiembre de 1843, las fuerzas vivanquistas intentaron sin éxito desembarcar en Iquique, siendo repelidas por las fuerzas del coronel José Félix Iguaín y por el resto de la población. En retribución, Iguaín recibiría su ascenso a General de Brigada, mientras Iquique sería denominada “ciudad heroica” por el gobierno, quedando sus vecinos exceptuados por diez años del pago de la mitad de todo tipo de contribuciones, a la vez que daba inicio a la construcción del primer muelle del puerto. Tiempo después, el 13 de noviembre de 1843 Iquique sería declarado por la Suprema Junta Provisoria, una vez más, como puerto mayor, medida que pareció obedecer más bien a la necesidad de facilitar el transporte marítimo y el comercio con el interior, ocupada Arica por fuerzas vivanquistas (Memoria que el Presidente de la Junta Suprema Provisoria creada por los pueblos: presenta al Congreso Nacional dando cuenta de sus actos en cumplimiento del decreto de su instalación en Tacna a 3 de septiembre de 1843, 1845: 3-10).

La popularidad de la Junta Provisoria y de Castilla se consolidaría azorosamente tras la captura de Andrés de Santa Cruz en la localidad de Chapiquiña. El ex gobernante boliviano hasta entonces se encontraba exiliado en Ecuador, desde donde huyó, intentando aprovechar la anarquía política peruana. “El hombre funesto”, como se le conocía entonces, desembarcó en Camarones el 13 de octubre de 1843, tras intentar sin éxito hacerlo en Iquique los días previos. La detención de Santa Cruz le permitió también capturar dos goletas en las que se movilizaba, contando el gobierno del sur con un apoyo logístico de relevancia (RR.EE, 23 de octubre de 1843, volumen 22, f. 271).

Mientras el gobierno del sur se consolidaba en el sur peruano, el de Vivanco en el centro comenzaba mostrar el desgaste sufrido a casa de conspiraciones e intrigas de algunos oficiales que le secundaban. Intentando dar una salida definitiva al conflicto, Vivanco avanzó con todas sus fuerzas hasta Arequipa donde sería finalmente derrotado por las fuerzas de Castilla.

En tiempos de guerra, Iquique se convirtió en el punto ideal de reclutamiento de hombres que compondrían las fuerzas contra Vivanco. Ignacio Rey y Riesco, comerciante y Cónsul chileno en Arica refugiado en Iquique, escribía en octubre de ese año que las fuerzas de gobierno trataron de reunir en el pueblo el mayor número de chilenos posibles, juntando a cuarenta. Ante el temor que el grupo estuviese organizando una revolución a favor de Vivanco, de quien se sospechaba eran partidarios, un chileno fue fusilado, otros seis fueron deportados y el resto azotado. Rey y Riesco no dudó en calificar al grupo como “toda gente mala y viciosa”, y que, pese a que estaban muy bien pagados, creía que no tenían voluntad alguna de marchar, temiendo que irremediabilmente habría más fusilados (RR.EE, 13 de octubre de 1843, volumen 22, f. 275).

El informe del Cónsul hace suponer que ya en 1843 el verdadero riesgo al cual estaba expuesto el pueblo de Iquique no era la hostilidad de uno de los bandos en campaña, sino la presencia de chilenos. Más aún cuando, en septiembre, un numeroso grupo proveniente de Valparaíso se enganchó en el ejército a cambio de una onza de oro, burlando el contrato que los ligaba a faenas salitreras. Luego de enterarse que algunos industriales había amenazado con paralizar las labores extractivas si no les eran devueltos los hombres, los oficiales optaron por dejarlos en libertad, ocasionando el desbande del grupo, creando una fuerte tensión en el poblado. Según el propio Rey y Riesco, “la gente de este puerto les temen mucho, y no dudo que a la menor cosa que hagan los acuchillen” (RR.EE, 17 de septiembre de 1843, volumen 22, f. 271).

La segunda consagración de Iquique como puerto mayor sería, como la vez anterior, efimera, ostentando tal calidad hasta el 13 de septiembre de 1845, cuando el gobierno resolvió devolverle su antigua categoría. Más que por respaldar la continuidad de Arica como principal puerto de la provincia, la reducción de Iquique obedeció a criterios más bien prácticos. De acuerdo a lo señalado por el gobierno, la provincia de Tarapacá no vio mayores ventajas que las que buscaba la anterior administración y, por el contrario, sólo habría estimulado el contrabando, disminuyendo considerablemente las entradas de las Aduanas. Para remediar este mal, el gobierno de Castilla dispuso el empleo

de buques menores que hacer el servicio de guarda costas en la provincia, abarcando entre Quilca e Iquique (El Peruano. Diario Oficial del Perú, en adelante EP, 17 de septiembre de 1845).

El retraso ocasionado en Iquique los años de conflicto puede entenderse a la luz de la inseguridad generada en todo el sur peruano, que inhibió el comercio desde el resto del país, y desde puertos chilenos. Por lo demás, las grandes casas distribuidoras de la provincia se encontraban asentadas en la convulsionada Arica, a lo que sumado el hecho de no existir medio de control del tráfico naviero, hace prever que la calidad de puerto mayor no pasa de ser una formalidad escasamente considerada por los comerciantes. En especial si se considera que el nuevo status jurídico del puerto los obligaba a tributar, pudiendo hacer el intercambio en cualquier punto no habilitado. Más grave pudieron ser, sin embargo, los efectos provocados por la descapitalización progresiva de la provincia tras la autorización de gobierno, en noviembre de 1840, de exportar plata en piña y en barras, y que en los meses sucesivos había sido ampliada a otras zonas del país. Considerando que las monedas circulantes eran de ese metal, su valor intrínseco superó al nominal, generando una notoria escasez que impidió amonedar en las casas de acuñación del país, lo que obligó la circulación en el sur de monedas chilenas y bolivianas, que tampoco tenían aceptación general (Memoria que presenta el Señor Director General de Hacienda al Jefe de la Sección Tercera, 1849:5-9).

Cualquiera fueran las razones específicas, en el año 1845 el puerto de Iquique vivía, como en sus peores tiempos, una aguda crisis al carecer tanto de los víveres esenciales para la conservación de la vida, como del indispensable forraje para las mulas y demás animales que servían en el carguío del salitre. Por este motivo, el 21 de octubre de 1845 Ramón Castilla, aún como ministro de Hacienda, tras desautorizar la exportación de plata e intentar controlar gasto fiscal, obtuvo del Congreso la aprobación de una ley en la cual autorizaba a todo buque peruano para importar directamente desde el extranjero a Iquique, harina, galletas, frijoles, charqui, manteca, grasa, manteca, carne salada, cebada, afrecho y maíz. Junto con ello, también podían introducirse, para el fomento de las salitreras, leña, carbón de piedra, madera, sacos vacíos o género para hacerlos, ladrillos para hornillas, fondos de fierro, herramientas para las minas y el salitre, o que sirviesen para desalinizar agua.

Se permitirá también introducir libres de derechos, en buques de cualquier bandera, los sacos vacíos y el género para hacerlos, la leña y el carbón de

pedra, siempre que su cargamento no se compusiera de otros artículos que los cuatro expresados. La cebada y el afrecho pagarían la mitad de los gravámenes establecidos en el Reglamento de Comercio, mientras el resto de los productos lo harían en su totalidad en la Aduana del puerto.

La ley concedía a los buques extranjeros la libertad de llevar del puerto de Arica víveres y forraje sin necesidad de doble tributación, previo registro, en un claro intento por disminuir el tráfico clandestino. Posteriormente, intentando evitar el contrabando, un nuevo decreto, del 23 de enero de 1846, liberó del pago de derechos al tabaco en hoja (EP, 12 de noviembre de 1845, Memoria del ministro de Hacienda del Perú al Congreso de 1847: 13).

Como si los beneficios no hubiesen sido pocos, un decreto del 11 de noviembre de 1846 amplió las franquicias concedidas al puerto de Iquique, argumentando que los beneficios otorgados por la ley de noviembre de 1845 no eran suficientes para “satisfacer las primeras necesidades de la provincia de Tarapacá ni proveer a las salitreras de los artículos precisos para su explotación y fomento”. En base a ello, los buques nacionales podían conducir directamente del extranjero al puerto menor de Iquique, además de las especies mencionadas en la ley de 1845, acero, fierro, clavazón, madera, sebo en rama y víveres de cualquiera clase, pagando a su introducción la mitad de los derechos de Estado y arbitrios con que los gravaba el Reglamento de Comercio, a excepción de la harina, que los pagaría íntegramente. Los productos peruanos, incluidos el aguardiente y el tabaco, que se importasen a Iquique en buques nacionales, no pagarían ningún derecho de Estado y arbitrios, pudiendo conducirlos directamente a Iquique desde cualquier puerto menor o caleta habilitada.

Los buques extranjeros podían llevar directamente a Iquique desde los puertos mayores, productos nacionales, pagando a su introducción la mitad de los derechos con que estuviesen gravados. Las mercaderías extranjeras no comprendidas en la ley que se transportasen directamente a Iquique desde el extranjero caerían en comiso, en buque de cualquiera bandera procedente de puerto menor o caleta habilitada. Para verificar la transparencia de las operaciones, todo capitán de buque debía presentar al administrador de Aduana de Iquique, además del manifiesto correspondiente, una relación por separado de los artículos que compusieran su carga, a fin de evitar abusos y fraudes.

Como una medida de estímulo a la producción del salitre, el decreto dispuso que los sacos vacíos, el género para confeccionarlos, el hilo para coserlos,

además de la leña y el carbón de piedra, se introdujeran libres de derechos en buques de cualquier bandera. Los buques extranjeros que fuesen a Iquique a cargar salitre podían ir primero en lastre a puertos menores y caletas habilitadas para tomar víveres y combustibles para llevarlos directamente al puerto. Los que regresasen con cacao, cobre, cascarilla, leña, algodón, cueros, cochinilla, concha de perla y metales en bruto o en palo de tinte, podían ir directamente del último puerto de su salida al de Iquique para completar su cargamento de salitre, y salir del mismo modo a su destino (CDIP2, tomo 10:96).

Tanto la ley de 1845 como el decreto de 1846 infringían las disposiciones portuarias establecidas en el Reglamento de Comercio de 1833, el que remitía beneficios tributarios y exenciones de internación a los puertos mayores. Las modificaciones al Reglamento, aludidas en respectivas normativas jurídicas, jamás llegarían a realizarse, manteniéndose en la práctica bajo una ilegalidad jurídica que no causó mayor molestia, salvo a los comerciantes ariqueños que se vieron directamente afectados. Y no dejaban de tener razón, pues al contrario de lo que ocurría con Iquique, el tráfico por Arica se vio menos favorecido, obteniendo en el mismo período el beneficio de poder importar libres del pago de derechos víveres provenientes del extranjero, aunque sólo durante los siguientes cuatro meses (EP: Memoria del ministro de Hacienda del Perú al Congreso de 1847:13).

El 14 de febrero de 1846, la Junta Económica de la aduana de esa ciudad, protestó ante las autoridades de Hacienda por el permiso concedido en Callao al buque belga “Lerreliers” para conducir a Iquique cebada, frijoles, harina y sacos vacíos, sin necesidad de obligársele a descargar estas especies en Arica para su reconocimiento. En su respuesta del 17 de marzo, el ministro de Hacienda sostuvo que ese requisito quedaba cumplido con las formalidades hechas al momento del zarpe. No obstante ello, y dada la ambigüedad de la norma, el administrador de la Aduana podía ordenar bajar los bultos para reconocerlos, lo que en la práctica tampoco reportaba beneficio alguno al comercio local (CDLP2, tomo 10:96).

A inicios de 1847, el capitán de la goleta “Pastora” denunció al administrador de Aduana de Arica por cobrar la totalidad de derechos correspondientes al traslado a Iquique de 300 sacos de cebada, en circunstancias que el decreto de 1846 establecía sólo el pago de la mitad. El 17 de mayo de ese año, Hacienda ordenó a las autoridades aduaneras devolver el importe de la mitad cobrada, estableciendo que a partir de entonces, como norma general, no era permitido

a los buques extranjeros y nacionales tocar en Iquique ni desembarcar en este puerto ni una especie, ni aún de los contenidos en la ley y decretos citados, bajo la pena de comiso. La medida ordenaba llevarlos directamente a los puertos mayores y hacer en ellos su descarga, pudiendo después conducirse esas especies a Iquique, en el mismo buque nacional que los condujo, o bien en cualquier otro de la misma bandera (CDIP2, tomo 10:420 y EP, 19 de mayo de 1847).

El 12 de abril de 1848, Castilla dispuso nuevas medidas a favor del comercio de Iquique estableciendo, en lo fundamental, el cumplimiento literal del decreto de 11 de noviembre de 1846. Entre otras disposiciones, Castilla ordenaba no cobrar en la Aduana más derechos que los establecidos por el Reglamento de Comercio, suprimiéndose el cobro del tributo extraordinario de estadía a los buques que cargaban en las caletas de Mejillones, Guaina y Pisagua. Para facilitar el pago de derechos de exportación, Castilla ordenó que la Aduana recibiera, como abono de los comerciantes, letras sobre Tacna para el pago de derechos, fundamentalmente porque con frecuencia que no se encontraba dinero en Iquique para tales pagos, y porque el Estado economizaba el flete de las sumas remisibles en dinero de la Aduana de Arica (CDIP2, tomo 11:67-68).

El 9 de septiembre de 1848, el gobierno dispuso que mientras se reformaba el Reglamento de Comercio, se rebajaba el derecho de exportación de salitre al cuatro por ciento calculándose a razón de seis reales por quintal. La medida se argumentó sobre la base de que “la provincia de Tarapacá merece una protección por ser un ramo naciente de la industria, porque si se favorece su desarrollo podría ser de grande importancia que contribuir al aumento de la riqueza y porque en dicha provincia y particularmente en Iquique es casi el único recurso con que cuentan sus habitantes para su subsistencia”. El impuesto previo, además, hacía poco o nada de lucrativa la explotación del nitrato, por haber bajado su precio en los mercados de Europa, y de tener poca demanda a consecuencia de los trastornos políticos ocurridos en dicho continente.

La medida, en el fondo, se justificaba en base al abatimiento producido por el abatimiento del salitre, que había reducido a la miseria a la población de Iquique. De acuerdo al mismo texto de la norma, “esta ha sufrido perjuicios considerables por sostener la causa del orden, haciendo en diversas ocasiones sacrificios de todo género, por lo que deben indemnizársele en lo posible exonerando su industria, de los gravámenes que la tienen paralizada”.

La medida, no obstante, sólo entraría en vigencia una vez modificado el Reglamento de Comercio (EP, 9 de septiembre de 1848).

Poco tiempo después, el 6 de octubre de 1849, Castilla ordenaría condonar el pago de los derechos que debía pagar el trigo introducido en Iquique por buques nacionales. La medida venía a complementar las franquicias apuntadas en el decreto del 11 de noviembre de 1846, que rebajaba a la mitad dicho impuesto, favoreciendo directamente a Manuel Flores, quien desde el año anterior había establecido en el puerto un molino de vapor que producía harina, no sólo para el consumo local, sino también para trasladarse a otros pueblos del país (CDLP1, 1861, volumen 4:110 y Biblioteca Nacional del Perú, en adelante BNP, 11 de junio de 1849, Documento 1607).

Más beneficioso aún resultaría la escueta resolución acordada por el Senado peruano el 26 septiembre de 1849, al acordar que los salitres de Tarapacá quedan libres en su exportación de todo derecho fiscal, aduciendo que su existencia contribuía a paralizar la industria nacional. La cesación de pagos por parte del nitrato no dejaba de ser importante para las arcas fiscales peruanas: en 1847 el salitre aportó 717.500 pesos, de un total de 9.295.000, monto que incluía los ingresos provenientes del guano, la principal fuente de entradas del período, esto es, un 7,7 por ciento de la recaudación fiscal (EP: 6 de octubre de 1849, Memoria que el Presidente de la Junta Suprema Provisoria presenta al Congreso Nacional, 1845:19).

Las normativas señaladas mantendrían su vigencia hasta 1852, cuando la promulgación de un nuevo Reglamento de Comercio incorporaría buena parte de sus disposiciones, simplificándolas. El artículo 172 del nuevo código dispuso que las mercaderías que podían conducir los buques extranjeros o nacionales de los puertos extranjeros a Iquique directamente eran harina, galletas, lentejas, frijoles, garbanzos, trigo, charqui, grasa, manteca, verduras y raíces, carnes saladas, frescas o vivas; cebada, afrecho, maíz, clavazón, leña, carbón, maderas, sacos vacíos, géneros e hilo para hacerlos, ladrillos para hornillas, fondos de hierro o cobre, herramientas para minas, máquinas para elaboración de salitres o para dulcificar agua, hacer, fierro y sebo. Un decreto posterior, del 13 de diciembre 1853, incorporaría además al listado, almendras, cocos, nueces, queso, mantequilla, velas de sebo, jabón, frangollo, chochoca, papa seca, fideos y pasas (García Calderón, Diccionario de legislación peruana, 1862, tomo 2:900)

Las excepcionales medidas destinadas a proteger la industria regional no se detendrían allí. Posiblemente pensando en la fuerte competencia proveniente desde Chile a la industria de alcoholes del país, el 4 de mayo de 1847 el gobierno dispuso que los buques peruanos que transportasen aguardientes nacionales para el extranjero por Iquique gozarían de primas variables que iban desde dos a cuatro pesos por cada barril u otro envase. Si el monto exportado superaba los cien quintales de vino u aguardiente, las naves no pagarían derechos de ancoraje, de puerto, de capitania ni de sol, pudiendo también ingresar al país, sin pago alguno de tributo, barriles y envases para desarrollar dicha actividad (BNP, 4 de mayo de 1847, Documento 1648).

En noviembre de 1847, la antigua aduana fue refaccionada por completo, iniciándose a mediados del año entrante su ampliación para instalar una nueva oficina de despacho. También durante el año 1847 se dio inicio a las obras de limpieza del fondo de la bahía y a la instalación de los pilares del primer muelle del puerto. En enero, era aprobado el plano para su construcción frente a la caleta de desembarco (EP, 20 de mayo de 1848).

La aduana, como se ha visto, tiene sus antecedentes en el período virreinal. La fiscalización exhaustiva de las actividades portuarias, en cambio, era más reciente. En 1847, un decreto dispuso que la Capitanía de puerto debía ser servida por un oficial de la Armada de clase subalterna, contando con un bote de suficiente capacidad y resistencia, aparejado con todos sus útiles navales necesarios, al mando de un patrón en la clase de artillero ordinario, y que a la vez serviría de cabo de matrícula (Romero Pintado, *Historia Marítima del Perú*, tomo 3, volumen 1 y *La República, 1850 a 1870*, sin año de edición, sin datos editoriales: 640).

Un año después, la Capitanía estaba al mando de Ildefonso Loayza, quien ejercía como capitán de la única falúa de reconocimiento. A su cargo estaban cuatro marineros, que visaban cada uno de los barcos que llegaban a puerto. Loayza tenía un ingreso de veinte pesos mensuales, mientras cada grumete recibía dos reales por visita inspectiva de los buques, contando la capitania con un presupuesto de apenas 32 pesos mensuales. El pago sólo era efectivo por parte de Loayza previa presentación de un certificado emitido por la aduana, donde debían constar las visitas y despachos que hubieren tenido lugar en todo el mes (García Calderón, 1879, tomo 2:361 y CDLP1, Ministerio de Guerra y Marina, 1862, volumen, 14:341-342).

Resulta evidente que el movimiento portuario hacía insuficiente el número de funcionarios encargados de la inspección. La *Guía de Forasteros* en 1848 registró para ese año ocho embarcaciones de cinco a cuarenta toneladas de cabotaje y veinte embarcaciones menores, botes y chalupas de pesca. Si bien no refiere al período descrito, parece ser que el informante refería al número de embarcaciones existentes en un momento de observación, no una descripción general. Sólo en 1848 fueron embarcados por Iquique 22.319 toneladas de salitre, lo que permite deducir un movimiento muchísimo mayor. Llama la atención, por lo demás, el bajo número de inspectores y la existencia de presupuestos fijos para sus correspondientes pagos, situación que permite suponer que no todas las naves alcanzaban a ser visitadas y que los bajos ingresos podían ser compensados con pagos ilícitos, de igual modo como ocurría en el período colonial. El hecho que una botella de agua tuviera el mismo precio que el dinero a recibir por la visita de una embarcación, avala esta idea (Romero Pintado: *Historia Marítima del Perú*, tomo 3, volumen 1 y *La República*, 1850 a 1870, sin año de edición:585-586).

El tamaño de la Aduana era también mínimo. Antes de la elevación definitiva de Iquique a su condición de puerto mayor, la aduana estaba formada por un administrador, un Oficial Primero, un vista, un guarda almacén, un amanuense, un comandante y seis inspectores, además de un patrón de falúa y cuatro marineros. Para su operación anual requería de apenas dos libros para manual con duplicado de cien hojas; dos libros para mayor y duplicado de 8 hojas; dos libros pequeños para copiadores de correspondencia y tomas de razón; un cuaderno de 25 o 30 fojas para el asiento general de entrada y salida de buques, que debía llevar el resguardo conforme al Reglamento interno; dos tinteros y tres cortaplumas para la Aduana y Resguardo (BNP, 4 de agosto de 1850, Documento 1943, Iquique y EP, Carrasco, *Guía de Forasteros de la República peruana para el año bisiesto de 1856*, 1855:165-166).

Paralelamente, el 25 de marzo de 1847 el gobierno de Castilla creaba la primera diputación de comercio de la provincia, al mando de una persona electa entre los propios comerciantes, cuyo papel resultaba clave para conciliar disputas en sus demandas mercantiles, cumpliendo el papel de juez de paz. Al mismo tiempo, calificaba matrículas de comercio, otorgando patentes y llevando el registro de los buques nacionales dedicados al cabotaje, entre otras funciones (CDLP1,1864: Ministerio de Beneficencia, Instrucción Pública y Justicia, volumen 12: 441).

Más importante aún fue el establecimiento de la primera cuadrilla de cargadores, instaurada por iniciativa del comercio local en febrero de 1848, formando parte de la milicia naval subordinada a la capitanía del puerto. La regulación de las actividades portuarias establecía que toda la carga y descarga de los buques debía realizarse con arreglo a la tarifa de precios que acordasen el capitán de puerto con los comerciantes, teniendo en consideración la localidad, valor de subsistencia y cualesquiera otra circunstancia que merezcan ser atendidas. Para evitar reclamos posteriores que entorpeciesen las operaciones mercantiles, dicha tarifa o arancel se remitiría al gobierno, por conducto o informe de la Comandancia General de Marina, para su aprobación. Como señal de respaldo al comercio, las cuadrillas de cargadores y balseiros, debían formar un fondo que respondiese por las faltas, averías y quiebras, siempre que estas fuesen comprobables por los comerciantes ante la capitanía del puerto (García Calderón, 1879, tomo 2:361 y CDLP1, tomo 11:97-98).

Al aumento en la fiscalización del movimiento portuario hay que agregar el intento por regular la inmigración a la zona. El 30 de diciembre de 1850, el gobierno dispuso que el capitán de puerto, examinase el número de pasajeros que llevan los vapores, velando que los pasaportes estuviesen en forma, evitando el arribo de delincuentes o individuos en situación irregular (EP, 8 de febrero de 1851).

La aplicación de la medida se haría aún más urgente tras conocerse que las naves mercantes de la *Pacific Navigation Steam Company* comenzarían a parar en Iquique desde junio de 1852, tras la firma en mayo de un convenio con el gobierno, acordando el transporte de valijas fiscales a la región, comprometiéndose a pasar por Iquique al menos una vez al mes. Los vapores que salían del Callao a Valparaíso lo harían los días 13 y 28, entrando a dicho puerto el 10 y 25. Desde abril de 1856 el itinerario incluyó la parada en su viaje de retorno (CDLP1, Ministerio de Gobierno, Culto y Obras Públicas, 1861, volumen 5: 87 y 96).

La relación entre Guillermo Wheelwright, propietario de la Compañía, con Iquique había comenzado algunos años antes. El 26 de septiembre de 1849, el Congreso aprobó una ley autorizando la construcción de un nuevo templo para Iquique en reemplazo del existente cuya data se remontaba a tiempos del virreinato. El gobierno se comprometía a financiar hasta la tercera parte de su construcción, corriendo el resto de los gastos por cuenta de la comunidad (EP, 6 de octubre de 1849).

Durante los siguientes años la construcción de la nueva iglesia permanecería en el proyecto. Desechada la posibilidad de co-financiamiento, en junio de 1855 el gobierno de Castilla solicitaría a Wheelright gestionar en Inglaterra la compra de una iglesia de fierro cuyo costo oscilara entre los doce y los quince mil pesos. Como garantía de la operación, el gobierno le daría una letra de tres mil libras esterlinas canjeable en la compañía de Antonio Gibbs é Hijos en Londres, suma de la cual podía abonarse como comisión un diez por ciento (EP, 27 de junio de 1855).

Por motivos que desconocemos, la iglesia encargada no llegaría a concretarse. Más exitosa fue la iniciativa propuesta por Wheelright en noviembre de 1852, de instalar en el puerto grandes calderas para destilar agua. El proyecto del inglés ofrecía generar agua para el consumo en tan grandes cantidades, que su producción satisfaría la demanda de la población local y del interior, además de la de los animales empleados en el transporte del salitre. Wheelwright solicitó al gobierno peruano la cesión de un extenso terreno baldío de cuatrocientas varas frente de la mar y trescientas de profundidad, en el sector del Morro, siendo estos terrenos baldíos y sin ocupantes. Aprobada la solicitud, el 22 de diciembre de ese mismo año, José Vicente Muñoz, representante de Wheelwright, efectuó con el gobernador de puerto las mediciones correspondientes del sitio, quedando convenido que la instalación de las destiladoras comenzarían antes de seis meses. Es posible que la resacadora de Wheelwright sea la misma inaugurada en 1855, y que llegó a producir más diez mil galones diarios de agua para el consumo (Archivo Nacional de Chile, Colección Notarios de Tarapacá, 8 de noviembre de 1852, volumen 1, f. 120).

La instalación de la nueva máquina de destilar agua determinó un quiebre profundo en los métodos de aprovisionamiento de agua, lo que a su vez marca la transformación demográfica y urbana del poblado. Hasta entonces, Iquique sólo era abastecido por una resacadora, propiedad del francés Bernardo Digoy, que desde su instalación en 1840 produjo apenas 180 galones diarios. Alternativa a esta fuente de provisión estaba el agua transportada desde Pisagua por Manuel Flores, quien disponía de tres naves aljibes en las cuales podía transportar hasta quince mil galones a la vez. A partir de 1845, se incorporaría al mercado Alejandro Rivero, quien habilitó un barco para conducir hasta veinte mil galones desde Pisagua en un viaje (Billinghurst: Estudio sobre la geografía de Tarapacá, 1886 :80).

Junto al agua proveniente de la quebrada de Camarones y a la destilada en la ciudad también era posible proveerse de hielo, conducidos desde Lima o Valparaíso. En abril de 1852 el gobierno concedió al norteamericano Rollin Thorne el privilegio exclusivo para proveer de nieve a Iquique de nieve durante nueve años, debiendo establecer en el poblado un depósito permanente. Thorne alcanzaría a levantar una bodega en el sector de La Puntilla y a proveer durante algunos meses de hielo al puerto. Para su desgracia, el negocio no funcionaría en la capital y en otras ciudades donde la provisión de agua era menos dificultosa. El 5 de julio de 1855, Thorne perdería el privilegio, debiendo además ceder a los municipios respectivos las instalaciones construidas en Iquique, Huancayo y Paita. En octubre de ese mismo año se concedió a Manuel Bilbao el privilegio de elaborar y vender nieve en el país, una vez vencida la concesión Thorne, concentrando su actividad en Lima (CDLP1, Ministerio de Gobierno, Culto e Instrucción Pública: 1861, volumen 4:117 y Bonilla: Gran Bretaña y Perú. Informes de los Cónsules británicos, 1826-1900, volumen 4, 1975:301).

Hacia mediados de siglo Iquique contaba con una escuela de primeras letras parcialmente subvencionada por el Estado. Tenía también una cárcel, cuya construcción se inició en 1849 y que en 1852 aún estaba sin terminar, sin bien ya era ocupada como tal. Al momento de inaugurarse oficialmente, en 1856, no daba abasto ante el elevado número de detenidos, siendo ocupada como bodega del cuartel, mientras los detenidos eran ubicados en casas arrendadas y habilitadas como presidios. Desde noviembre de ese mismo año se estableció un correo montado del puerto de Iquique y la ciudad de Tarapacá, uniendo por tierra la red posta con Arica, que desde algún tiempo mantenía una conexión directa con Tarapacá (CLDP1, Ministerio de Gobierno, Culto y Obras Públicas, 1861, volumen 6: 175 y volumen 5:89).

El incremento del intercambio de la costa daría al Estado peruano una nueva forma de financiamiento. A partir del 20 de enero de 1851, las autoridades dispusieron el cobro de un peaje de un real por cada animal de carga que ingresase a Iquique, exceptuando del pago sólo aquellas recuas que transportasen salitres y forrajes. El ganado vacuno proveniente de República Argentina, por cualquier punto que se interne al departamento, pagaría medio real por cabeza, y un real por los caballos y mulas de dicha República (CDLP1, Ministerio de Hacienda y Comercio, 1872, volumen 16:56).

El impulso dado a la provincia por Ramón Castilla se vería reflejado en la actitud del poblado tras el inicio de una nueva revolución en el sur del país. El 26 de julio de 1848, el capitán Tomás Almonte comenzó en Moquegua una rebelión militar contra el gobierno de Castilla, la que rápidamente se extendería al resto de la provincia. Una de las más altas autoridades militares de la región y antiguo héroe en la defensa de Iquique, general José Félix Iguain, se plegaría a la revuelta de Almonte, efectuando levas forzosas en algunas salitreras del interior e intentando ocupar, sin éxito, el poblado de Tarapacá. Repelidos por las fuerzas leales al gobierno, Iguain y cuarenta soldados se dirigieron a Iquique, donde fueron nuevamente rechazados, esta vez por Ildefonso Loayza, capitán del puerto y gobernador accidental, quien logró detener a uno de los líderes del grupo, Carlos del Carpio, y a parte importante de las tropas, obligando a Iguain a huir hacia el interior.

La resistencia del puerto merecería el reconocimiento de las autoridades políticas de la región. El 25 de agosto el Prefecto de la Provincia de Moquegua publicaba una nota dirigida a los habitantes de Iquique, señalándoles que “vuestro comportamiento ha sido en las críticas circunstancias admirado por todos... Continúad sosteniendo con vuestros robustos brazos la Carta Fundamental y el gobierno legítimo con los dignos y consecuentes mandatarios que tenéis a vuestra cabeza” (EP, 31 de agosto de 1848).

El entusiasmo deducido por el prefecto al parecer no fue general en tiempos de la revuelta. En una nota enviada al Comandante del bergantín de guerra “Almirante Guisse”, el 26 de julio de 1848, Ildefonso Loayza señalaba que al momento de informados de la revolución, las escasas fuerzas militares presentes en la ciudad no tenían armas de ningún tipo, debiendo solicitar ayuda a los comerciantes del pueblo, quienes le facilitaron algunas pistolas y pertrechos para armar ocho hombres (EP, 6 de agosto de 1848).

Si bien la resistencia del puerto respondió más bien a un intento de los vecinos por preservar sus intereses, parece incuestionable que tras su resistencia se percibe una señal de respaldo a la gestión del Presidente Castilla. El aprecio de la aldea a la figura de Ramón Castilla quedaría expuesto en un hecho aparentemente trivial. El 5 de marzo de 1850 el salitrero Gregorio Aranibar, oriundo de Camiña, fue detenido y engrillado acusado de insultar a Castilla por las calles de Iquique, diciendo que era un asesino, ladrón del tesoro público e intereses nacionales. Acusado de “atentado escandaloso”, Aranibar fue enviado hasta Tarapacá, donde se encontraba el Juzgado de Primera Instancia. Tras un

breve juicio donde reconocidos vecinos atestiguaron en su contra, el industrial reconoció su error y arrepentimiento, culpando a los efectos del alcohol. El industrial permanecería detenido hasta el 30 de marzo, comprometiéndose a “observar una conducta muy distinta a la que ha dado lugar a su aprensión y juzgamiento” (Archivo Nacional de Chile. Archivo Judicial de Iquique, en adelante AJI, 30 de marzo de 1850, volumen 1425, f. 1-17).

#### LOS ALBORES DEL PUERTO MAYOR

La pobreza extrema de Tarapacá queda claramente reflejada en el pago de contribuciones. En 1847 la provincia pagó por concepto de tomín, fondo destinado a la mantención de hospitales de indígenas, 239 pesos, poco más del dos por ciento del total recaudado en el departamento. Ese mismo año, sus habitantes pagaron apenas 75 pesos por concepto de ingresos municipales y de policía, mientras las restantes provincias del departamento, Arica y Moquegua, 11.742 3/2. La totalidad de lo colectado correspondió al ítem censos, no pagando ningún tipo de impuesto por arbitrios o derechos. La totalidad de esos escuálidos ingresos debían ir a la mantención de las dos escuelas de la provincia, con 109 alumnos inscritos. Algún tiempo antes, el 12 de marzo de 1845 el gobierno había resuelto eliminar el pago del impuesto denominado “camarico”, equivalente a doce reales y que se cobraba a todos los fieles en el curato de Tarapacá, debiendo pagar solamente los diezmos establecidos por la ley civil esto es, la primicia, los derechos de bautismos, casamientos y entierros (Memoria del ministro de Hacienda del Perú al Congreso de 1849:18, cuadro 5 y CDLP1, Ministerio de Ministerio de Hacienda y Comercio, 1872, volumen 16:40)).

En septiembre, una editorial publicada en el diario oficial peruano describía a grandes rasgos la condición del puerto de Iquique sosteniendo, como trasfondo, que lo que Iquique necesitaba no era la reducción de los gravámenes, sino la eliminación absoluta de dicho pago: “Iquique no tiene agricultura, porque la naturaleza le negó el agua pluvial y la de regadío, no tiene comercio porque pertenece a una provincia despoblada y distante de las que alimentan el tráfico, no tiene capitales para hacer producir las minas que abundan en sus cercanías, no tiene manufacturas, porque no las hay en ninguna parte del Perú: no tiene más que el salitre, y si la explotación de este no ofrece a sus habitantes con que mantener su pobre existencia, irán a buscar a otro suelo el alimento que no puede darles aquel en que nacieron... en tal estado,

la situación odiosamente excepcional de Iquique por la que ve gravada con derechos su única industria es destructora de su existencia, no da espera para su remedio... y es preciso acudir con tiempo, sino ha quitarle enteramente la carga que lo ahoga, al menos a concederle algún alivio, el Gobierno no ha podido ni puede redimirlo de aquel gravamen, pero en la parte que le permitan sus facultades, ha tratado de hacer menos gravosa la exacción que sufre el salitre” (EP, 10 de septiembre de 1848).

La endémica miseria de la provincia fue notada por el general Juan Torrico, ministro de Hacienda en 1851. En su informe anual al Congreso señaló que “la escasez de los primeros reglones de subsistencia es un obstáculo para la venida de gente de fuera a tomar allá trabajo... el hambre hace que en aquel país se procure la internación de comestibles sin reparar medios. Es un acto de justicia, y aún de humanidad para la manutención, sea libre absolutamente de derechos, incluyendo la cebada con que se alimentan los animales que llevan salitres a la caleta donde se extraen” (Dancuart, 1904, tomo 5:101).

Con todo, ¿cuánto había cambiado el puerto desde inicios del ciclo salitrero? Las políticas impulsadas por el gobierno de Castilla, junto con dinamizar la actividad económica del puerto, provocó un gradual incremento de la población. Es difícil saber el número probable de habitantes en la aldea en el período estudiado. Darwin, en su visita de 1835, estimaba que su población apenas superaba el millar de habitantes. Fitz Roy reduciría el número a quinientos. En 1836, de acuerdo al testimonio de Santiago Webster, la cifra había descendido a trescientos habitantes. En 1850, una expedición científica estadounidense informaba que el puerto no pasaba de ser un conjunto de casuchas miserables (*wretched houses*) habitado por mil personas. Cinco años más tarde, la cifra parecía haberse triplicado (Gillis: *The U.S. Naval Astronomical Expedition to the Southern Hemisphere, during the year 1849 50-51-52, 1855*, volumen 3:432).

“El crecimiento demográfico de Iquique a partir de los años treinta se explica más bien por el incremento de inmigrantes que por su crecimiento natural. Considerando los libros de nacimiento de la iglesia de la aldea, entre 1835 y 1855 se registraron 573 nacimientos, de los cuales 426 corresponden al período 1848-1855, esto es, casi un 75 por ciento de los nacimientos del período señalado. Dicho aumento puede explicar la atracción creada en torno a la apertura comercial del puerto, no obstante corresponder a cifras parciales que con seguridad excluyen a la población no católica. Llama la atención el

hecho que en el lapsus comprendido entre 1835 y 1842, el 98,8 por ciento de los nacidos haya tenido la condición de ilegítimos, cifra que se reduce levemente a 96,9 para el período 1843-1852, lo que da entender el alto índice de masculinidad en la aldea.

En promedio, entre 1835 y 1855 se registraron 28,65 nacimientos anuales, cifra que se reduce a 12,25 para el período 1835-1848, aumentando a 60,8 para el período 1849-1855. Salvo un par de años, el número de bautismos supera el de nacimientos, lo que refleja una corriente migratoria constante a lo largo del período en estudio (Lazo Díaz: Estudio de los archivos de la parroquia de la Inmaculada Concepción de Iquique, 1966).

#### Movimiento demográfico en Iquique. 1835-1855

| Año   | Nacimientos |         |       | Bautismos |         |       | Condición legal |         |       |
|-------|-------------|---------|-------|-----------|---------|-------|-----------------|---------|-------|
|       | Hombres     | Mujeres | Total | Hombres   | Mujeres | Total | Reconocido      | Natural | Total |
| 1835  | 4           | 2       | 6     | 5         | 2       | 7     | 6               | 1       | 7     |
| 1836  | 17          | 16      | 33    | 22        | 24      | 46    | 20              | 25      | 45    |
| 1837  | 14          | 10      | 24    | 19        | 13      | 32    | 20              | 12      | 32    |
| 1838  | 13          | 13      | 26    | 18        | 20      | 38    | 25              | 13      | 38    |
| 1839  | 9           | 7       | 16    | 12        | 11      | 23    | 12              | 11      | 23    |
| 1840  | 8           | 5       | 13    | 10        | 8       | 18    | 9               | 9       | 18    |
| 1841  | 10          | 10      | 20    | 11        | 9       | 20    | 7               | 13      | 20    |
| 1844  | 1           | 1       | 2     |           | 1       | 1     | 1               |         | 1     |
| 1845  | 1           |         | 1     |           |         | 0     |                 |         | 0     |
| 1846  | 1           | 1       | 2     |           | 1       | 1     |                 | 1       | 1     |
| 1847  | 1           |         | 1     | 1         |         | 1     | 1               |         | 1     |
| 1848  | 3           |         | 3     | 1         |         | 1     | 1               |         | 1     |
| 1849  | 12          | 17      | 29    | 14        | 16      | 30    | 12              | 17      | 29    |
| 1850  | 25          | 35      | 60    | 26        | 43      | 69    | 30              | 38      | 68    |
| 1851  | 31          | 25      | 56    | 31        | 22      | 53    | 28              | 24      | 52    |
| 1852  | 30          | 37      | 67    | 40        | 44      | 84    | 33              | 50      | 83    |
| 1853  | 24          | 28      | 52    | 28        | 37      | 65    | 28              | 37      | 65    |
| 1854  | 53          | 48      | 101   | 51        | 49      | 100   | 33              | 67      | 100   |
| 1855  | 28          | 33      | 61    | 34        | 37      | 71    | 26              | 44      | 70    |
| Total | 285         | 288     | 573   | 323       | 337     | 660   | 292             | 362     | 654   |

Fuente: Lazo Díaz, Ruby: “Estudio de los archivos de la parroquia de la Inmaculada Concepción de Iquique: libros de bautismos, 1835-1882”,

(Memoria de prueba para optar al título de profesor secundario en Historia, Geografía y Ciencias Sociales), Valparaíso, Universidad Católica de Valparaíso, 1966. Apéndices sin numeración.

Pese al desarrollo alcanzado, todavía la informalidad era grande, en especial en materias urbanísticas y que se reflejaba en la ausencia de calles definidas y, evidentemente, de sus respectivas denominaciones. En noviembre de 1854, el vecino Pedro José Osorio al solicitar la tenencia de un terreno, no lo hace indicando un sector específico de la ciudad, sino tomando como referencia los nombres de los propietarios de sitios contiguos al pedido: “Habiendo un sitio solar valdío (sic) y de libre disposición en seguida de la casa de Manuel Bejarano (¿Bejarano?) hacia el este de esta población, lo denuncio de toda forma para que la integridad de Usted se sirva adjudicármelo con diez y ocho varas de frente a la calle y quince de fondo que son las únicas de que se compone todo el, y sujeto a los linderos que siguen: por el frente con las casas de doña Mercedes Tapia, y la esquina de casas -Por la espalda con las casas de la colombiana y de la María Vera, y por el costado de arriba con el citio (sic) que forma esquina de Gregoria Esquibel”.

De acuerdo a las formalidades a seguir, uno de los jueces de paz del puerto debía fijar en distintos puntos del pueblo carteles invitando los vecinos a exigir eventuales derechos sobre los suelos solicitados por Osorio. Pasadas las dos semanas, de no haber reclamo alguno, el juez emitiría un certificado cediéndole el terreno, convirtiéndose ese papel en el único registro de su propiedad. Sorprendentemente, como veremos, esta forma de reclamar sitios se mantendrá hasta los últimos días de administración peruana, y cuando Iquique ya había logrado consolidar su estructura urbana (AJI N° 795, 18 de noviembre de 1854, pieza 2, f. 2-3).

Posiblemente el sitio que Osorio pedía se encontraba ubicado en las afueras de entonces pequeño núcleo urbano. De acuerdo a Guillermo Billinghamurst, hacia mediados de siglo la edificación en la ciudad era desalineada y espontánea, construida generalmente en madera y calamina, aunque también las había de gruesos muros de piedra y de barro, las cuales poseían, a veces, un segundo piso de material más ligero (madera, calamina y caña de Guayaquil embarrada a manera de enlucido).. Las calles que se formaban no eran sino estrechos y tortuosos pasajes que le daban un carácter desordenado y en las viviendas de algunos connotados vecinos se aprecian detalles con algunas insinuaciones

estilísticas” (Pizzi: “Iquique. Orígenes de la arquitectura en madera del siglo XIX”: 1990 pp. 15-16).

El mismo año de la solicitud de Osorio, un ilustre visitante señalaba que Iquique estaba formado por viviendas bien hechas y una población creciente gracias a la atracción ejercida por el salitre. Por entonces, la ciudad contaba con una planta de amalgamación de metales transportados desde Huantajaya y al menos una planta desalinizadora en operaciones, a la vez que algunos exploradores cavaban sin éxito pozos en sus alrededores en busca de agua dulce. El comercio era intenso, importándose provisiones y carbón desde Chile, Inglaterra y Estados Unidos, desde donde, además, se importaba el hielo, uno de los más grandes lujos que podían darse sus habitantes. Al contrario de lo que ocurre hoy, los cerros que rodeaban al pueblo estaban cubiertos por cactus y por distintas especies de plantas que florecían en mayo, y que eran consumidas por sus habitantes como meriendas o ensaladas.

El tráfico de animales de carga seguía siendo tan intenso como en los años treinta, tanto como el número de desperdicios y de esqueletos de estas acémilas existentes en sus alrededores y que justificaban la abundancia de aves de rapiña en la zona. Durante el mes de junio, además, Iquique era cubierto por un hedor nauseabundo proveniente de sus playas, atribuido al enorme número de pequeños peces que el mar depositaba en sus orillas, muy posiblemente por efecto de la corriente del Niño que por entonces assolaba las costas y que se extendía hasta el Callao, de acuerdo al mismo cronista. El estado de insalubridad del puerto habría sido la causante de la peste que le assolaba y que sólo hasta abril de 1854 había causado más de cien muertes (Bollaert: *Abstract of second series of observations on the geography of southern Perú; and on the salt, nitrate of soda and borax deposit in the province of Tarapacá. Read at British Association, Aaaberdeen, 1859:54-257*).

Las deficientes condiciones de salubridad de Iquique fueron reiterados en 1855 por el minero chileno Francisco Puelma. Tras recorrer la provincia de Tarapacá el año anterior, afirmarí que muy difícil que en el pueblo existiese un pueblo que proporcionalmente consumiera más alcohol que Iquique, estando allí la explicación de las epidemias, atraso intelectual y corrupción de costumbres existentes (Puelma: *Apuntes jeológicos i jeográficos sobre la provincia de Tarapacá en el Perú, acompañados de una lijera noticia sobre la explotación del nitrato de soda, Noviembre de 1855: 670-671*).

Un año antes de la declaración definitiva de Iquique como puerto mayor, el Perú nuevamente vivió un episodio revolucionario. Tras el alejamiento del poder de Ramón Castilla, en 1851, el Perú heredaría sumido en una severa crisis económica a consecuencia del alto endeudamiento externo adquirido en base a las exportaciones futuras de guano, y una tensa situación política producto de los intereses generados por la sucesión presidencial. Tras una elección a todas luces fraudulenta, el general José Rufino Echeñique sería designado nuevo mandatario, situación que motivó al mandatario saliente a unirse a las protestas de Arequipa, que no había reconocido a Echenique.

Enfrentado en el sur con Castilla, en el norte Domingo Elías, quien había sido deportado a Ecuador por criticar la política financiera del gobierno, organizó un contingente militar, las que se enfrentarían a las constitucionales en los alrededores del cerro Saraja, donde derrotaría a Elías. Menos suerte tendría con Castilla, quien logró defender con éxito Arequipa, siendo proclamado Presidente Provisorio.

Con el objeto de obtener la adhesión de todo el sur peruano, y aún como mandatario al margen de la ley, Castilla decretaría la abolición del tributo indígena y la abolición de la esclavitud, dictando además la libertad de todos los hombres que se encuentran en el país, incluidos los reos. Con un apoyo popular sin precedentes, el 5 de enero de 1855, en la Hacienda La Palma, próxima a Arequipa, las tropas de Castilla derrotan a las de Echenique, obligándolo a partir al exilio. Castilla reasumiría la presidencia de la República en febrero de ese año (Basadre, tomo 4:81-122).

Iquique, como era de esperar, se mantuvo leal a Castilla, sirviendo de punto estratégico de ingreso de armas y pertrechos, en especial una vez ocupado el puerto de Arica por las fuerzas de Echeñique, en abril de 1853. En julio de ese año, se informaba que en el vapor chileno “Arauco” se habían enviado a Iquique, a través de un vapor de la Compañía, 360 escopetas que los agentes han podido reunir en Valparaíso (Archivo Nacional de Chile. Colección Manuel Montt, en adelante AMM, 3 de julio de 1854, tomo 9, f. 486v).

El problema, al igual como ocurrió en la revolución de 1842, no pasaba por la lealtad de las autoridades provinciales a Castilla, sino por la numerosa población flotante en la ciudad y alrededores, la que podía ser incentivada a engancharse en el bando enemigo o, en su defecto, a cometer tropelías en una

sociedad convulsionada por los efectos secundarios que el conflicto podía generar. En agosto de 1854, corrió el rumor de que cien chilenos enganchados en Valparaíso por agentes de Echeñique habían desembarcado en Pabellón de Pica, amenazando con tomar el control de la provincia, a los que había que sumar otros 160 que supuestamente se estaban organizando en Tarapacá (EP, 26 de agosto de 1854).

En marzo del año siguiente, cuando aún no se llegaban noticias fidedignas del triunfo militar de Castilla, un nuevo comentario circularía en la aldea respecto a la población chilena residente. De acuerdo a esas informaciones, un gran número de connacionales establecidos en las salitreras de la Noria habrían enviado un emisario a Iquique para convenir un plan de saqueo con los chilenos que acá residían. A uno de ellos, que identificaron como emisario, fue azotado cruelmente por las autoridades, mientras la totalidad de los connacionales residentes en el puerto fueron aislados, enviándolos a la isla de los quintados, sin amparo alguno. La totalidad de los nacionales permaneció en la isla durante casi un mes, al término del cual fueron liberados sin que se les aplicase cargo alguno (AMM, 27 de octubre de 1855, tomo 10, f. 197-198v).

En medio de la tensión contra la población chilena, el 26 de junio de 1855 el gobierno de Ramón Castilla promulgaba el decreto que declaraba a Iquique puerto mayor, argumentando para ello que la explotación del salitre debía ser protegida eficazmente por el gobierno, protección sería ineficaz sino se salvaban los inconvenientes que significaba a las transacciones mercantiles la necesidad de ocurrir a un puerto mayor, y que para ser salvados era de necesidad franquear al puerto de Iquique al comercio extranjero, “único medio de llamar a él empresarios y trabajadores que facilite la explotación del salitre” (EP, 27 de junio de 1855).

Los argumentos esgrimidos por el gobierno para elevar la condición de Iquique resultan cuestionables si se consideran las disposiciones promulgadas durante el primer gobierno de Castilla, y su posterior incorporación al Reglamento de Comercio de 1852. De acuerdo a un contemporáneo, antes junio de 1855 ingresaban por el puerto provenientes desde Chile, maderas, cebada, harina, grasa, charqui, manteca y toda clase de especies comestibles de los que carece absolutamente. Desde Bolivia se importaba coca, charqui y animales para el consumo, aunque estos últimos y las bestias de carga para el salitre también provenían desde Argentina. Desde el Perú, fundamentalmente

en naves extranjeras se llevaba arroz, azúcar, chancaca, aguardiente y algunas manufacturas de lana (Puelma, 1855:671).

Al momento de elevarse a puerto mayor, Iquique contaba con un gobernador, cargo ejercido por el sargento mayor Manuel Santana; un administrador de la aduana, Mariano Egoaguirre; un vista, José Miguel Calvo, y un guarda almacén Carlos Lagomarsino. Como resguardo, el comandante era Manuel Romero, el teniente de inspección Mariano Jiménez. Había además seis inspectores, un patrón y cuatro marineros de falúa. Entre las obras de envergadura en ejecución se encontraban la Iglesia Matriz, un muelle, el edificio de la Aduana y una cañería que conduciría desde el interior salitre licuado, que tendrá vital importancia para la ciudad, una vez iniciada la Guerra del Pacífico (Carrasco: Guía de Forasteros de la República peruana para el año bisiesto de 1856, 1855:165-166; CDLP2, volumen 4:122-123; EP, 6 de julio de 1854 y L'Olivier, Le nitrate de soude dans L'Amérique du Sud: marzo de 1876, serie 5, tomo 7:310).

En el fondo, la ley de junio sólo vino a legalizar una categoría que, en la práctica, se venía haciendo efectiva desde 1845, cuando se emitió el primer decreto con beneficios a las transacciones comerciales portuarias en Iquique, y que se había consagrado de modo informal en el Reglamento de Comercio de 1852.

En 1855, y pese a las deficiencias infraestructurales, Iquique ya era un núcleo urbano consolidado. La consagración del Puerto Mayor, lejos de traer prosperidad, aumentó la presencia de un Estado peruano hasta entonces escasamente representado, incrementando (con relativo éxito) los controles aduaneros y migratorios, rompiendo el carácter informal del intercambio y creando normativas de convivencia sobre una población poco acostumbrada a regulaciones.

## FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

### Fuentes manuscritas

ARCHIVO NACIONAL DE CHILE. Archivo Judicial de Iquique, volumen 1425.

ARCHIVO NACIONAL DE CHILE. Colección Manuel Montt, tomos IX y X.

ARCHIVO NACIONAL DE CHILE. Colección Notarios de Tarapacá, volumen 1.

BIBLIOTECA NACIONAL DEL PERÚ. Salón de Investigadores. Colección de Manuscritos. Documento 1607, Documento 1648, Documento 1943.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE CHILE. Archivo Histórico. Fondo Perú, volumen 25.

### **Prensa periódica**

EL PERUANO. DIARIO OFICIAL DEL PERÚ, 17 de septiembre de 1845, 6 de agosto de 1848, 31 de agosto de 1848, 9 de septiembre de 1848, 6 de octubre de 1849, 8 de febrero de 1851, 26 de agosto de 1854, 12 de junio de 1855, 27 de junio de 1855.

### **Bibliografía**

BASADRE Jorge, *Historia de la República del Perú*. Editorial Universitaria. Tomo II. Lima. 1968.

BILLINGHURST Guillermo, *Estudio sobre la geografía de Tarapacá*. Imprenta de El Progreso. Santiago. 1886.

BOLLAERT William, *Abstract of second series of observations on the geography of southern Perú; and on the salt, nitrate of soda and boraz deposit in the province of Tarapaca*, read at British Association. Aaaberdeen. 1859.

BONILLA Heraclio, *Gran Bretaña y Perú. Informes de los Cónsules británicos, 1826-1900*. Volumen IV. *Informes de los Cónsules: Islay, Mollendo, Arica e Iquique*, 1855-1919. Instituto de Estudios Peruanos. Lima. 1975.

CARRASCO Eduardo, *Guía de Forasteros de la República peruana para el año bisiesto de 1856*. Imprenta de José M. Masías. Lima. 1855.

COLECCIÓN DE LEYES, DECRETOS Y ÓRDENES PUBLICADAS EN EL PERÚ. Imprenta de José Masías. Lima. 1831-1854.

COLECCIÓN DE LEYES, DECRETOS Y ÓRDENES PUBLICADAS EN EL PERÚ DESDE EL AÑO 1821 HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 1859. Felipe Bailly (Ed). Lima. 1861-1864.

DANCUART Emilio, *Anales de la Hacienda del Perú*. Imprenta, Librería y Encuadernación de Guillermo Stolte. Lima. 1904.

DENEGRI LUNA Félix, *Manuel de Mendiburu: Prefecto en Tacna (1839-1842)*. Talleres Gráficos P.L. Villanueva. Tacna. 1965.

GARCÍA CALDERÓN Francisco, *Diccionario de legislación peruana*. Librería de Laroque. París. 1879.

GILLIS, J. M., *The U.S. Naval Astronomical Expedition to the Southern Hemisphere, during the year 1849-50-51-52*. Volumen 3. Washington. 1855.

- LAZO DÍAZ Ruby, *Estudio de los archivos de la parroquia de la Inmaculada Concepción de Iquique: libros de bautismos, 1835-1882*. Universidad Católica de Valparaíso. Valparaíso. 1966.
- MEMORIA QUE EL MINISTRO DE HACIENDA DEL PERÚ AL CONGRESO DE 1847. Imprenta de J. Masías. Lima. 1847.
- MEMORIA QUE EL PRESIDENTE DE LA JUNTA SUPREMA PROVISORIA CREADA POR LOS PUEBLOS: presenta al Congreso Nacional dando cuenta de sus actos en cumplimiento del decreto de su instalación en Tacna a 3 de septiembre de 1843. Imprenta del Estado. Lima. 1845.
- MEMORIA QUE EL MINISTRO DE HACIENDA DEL PERÚ AL CONGRESO DE 1849. Imprenta del Comercio. Lima. 1850.
- MEMORIA QUE PRESENTA EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE HACIENDA AL JEFE DE LA SECCIÓN TERCERA. Imprenta de J. Masías. Lima. 1849.
- PIZZI Marcela, *Iquique. Orígenes de la arquitectura en madera del siglo XIX*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Chile. 1990.
- PUELMA Francisco, *Apuntes jeológicos i jeográficos sobre la provincia de Tarapacá en el Perú, acompañados de una lijera noticia sobre la explotación del nitrato de soda*. En *Anales de la Universidad de Chile*, Noviembre de 1855.
- ROMERO PINTADO Fernando, *Historia marítima del Perú*. Tomo III, volumen 1: *La República: 1850 a 1870*. Lima. Sin año de edición, sin datos editoriales.