EL ARICA PERUANO DE AYER. SIGLO XIX¹

PERUVIAN ARICA OF YESTERDAY. 19TH CENTURY

ALBERTO DÍAZ ARAYA, RODRIGO RUZ ZAGAL,
LUIS GALDAMES ROSAS, ALEJANDRO TAPIA TOSETTI²

RESUMEN

El presente artículo estudia las políticas administrativas implementadas por el Estado peruano en Arica, generando la activación de la zona para convertirla en un nodo que articuló los mercados regionales del sur del Perú y Bolivia durante el siglo XIX.

Palabras clave: Arica, administración peruana, mercados regionales.

ABSTRACT

This article examines the administrative policies implemented by the Peruvian state in Arica, creating the activation of the zone into a node that articulated the regional markets of southern Perú and Bolivia in the nineteenth century.

Keywords: Arica, Peruvian administration, regional markets.

Recibido: 03.01.10. Aceptado: 23.09.10.

INTRODUCCIÓN

CON LOS PROCESOS independentistas que dieron como resultado el nacimiento de las repúblicas andinas, el puerto de Arica pasó del orden colonial a formar parte de la República del Perú y, a fines del

¹ Este artículo es resultado del Proyecto de Investigación Mayor de Ciencia y Tecnología de la Universidad de Tarapacá, N° 5730 - 12. Asimismo, se agradece el apoyo del Convenio de Desempeño Universidad de Tarapacá-Mineduc.

² Universidad de Tarapacá, Departamento de Ciencias Históricas y Geográficas, Arica. E-mail: albertodiaz@uta.cl, rruz@uta.cl, lgaldame@uta.cl, atapia@uta.cl

siglo XIX, cuando se produce la Guerra del Pacífico (1879 y 1883), quedó en poder de las fuerzas chilenas. Desde 1929 pasa a incorporarse definitivamente a la República de Chile (Galdames y Díaz, 2007).

En este último capítulo, de data relativamente breve si se lo observa desde una perspectiva cronológica, los organismos oficiales y los privados iniciaron una suerte de política –diseñada y/o espontánea– destinada a posesionar una identidad chilena que tenía como modelo los símbolos, las construcciones históricas y culturales del centro-sur de Chile, colocando entre paréntesis el período en el cual Arica había sido territorio del Perú (Díaz y Ruz, 2009).

Por tales motivos, este artículo tiene como objetivo acercarse al contexto del Arica peruano (entre 1821-1879), concentrándose en el estudio de las políticas administrativas aplicadas por el Perú en el área, evaluando la dinámica del funcionamiento del puerto ariqueño como un nodo que activó los mercados regionales en un momento en que regían los sistemas políticos y económicos liberales en aquella nación.

Los puntos que aquí se describen abordan un territorio que no estuvo marginado de los proyectos que el Estado generaba, siendo una zona que paulatinamente fue adquiriendo cierta importancia estratégica a nivel comercial, gravitando un escenario social que vivió tanto los vaivenes de la bonanza económica, como las penurias que trajo consigo las revueltas políticas, las catástrofes naturales y la sombra de la guerra.

En otros términos, sobre la base de documentación archivística y periódicos, se relatan acontecimientos que esbozan al puerto de Arica cuando aún el sol peruano regía su futuro, contribuyendo a copar el vacío y el silencio a que fue confinado el siglo XIX (Díaz, Galdames y Ruz, 2010).

EL ESCENARIO POLÍTICO-ADMINISTRATIVO DEL SUR DEL PERÚ

La organización política establecida en el Perú, a partir de la Constitución de 1823³, estructuró un sistema que dividió al país en departamentos, provincias, distritos y parroquias, permitiendo equilibrar la administración de la república en concordancia a los ideales sociopolíticos que motivaron a los libertadores. En 1828 se organizó la Provincia de Arica, que incluía a Tarapacá, Arica y Tacna, siendo esta última su capital, de conformidad a lo dispuesto por el Presidente José de La Mar, quien argumentó que al estar

³ Congreso peruano (en adelante CP), Constitución del Perú de 1823, artículos N^{os} 7, 122, 123, 124 y 125.

Tacna en un “punto central”, facilitaba la concurrencia de los electores, la administración del gobierno y la justicia a nivel provincial⁴.

Para entonces, en Arica se instituyó una subprefectura que dirigía los campos administrativos y judiciales territorialmente, dependiendo del Departamento de Arequipa (creado el 26 de abril de 1822). En 1837 se reorganiza el sur arequipeño, concentrando a las provincias de Tacna (que incluía a Arica) y la de Tarapacá en el Departamento de Moquegua⁵. La necesidad de regimentar la sociedad local, que entre Tacna y Arica para 1827 ascendían a 20.185 pobladores (Gootemberg, 1995; Ruz, Díaz y Galdames, 2008), pasó por el nombramiento de ciudadanos en cargos de índole políticos y/o judiciales tales como el subprefecto, gobernador⁶ y jueces de paz⁷.

En el plano parlamentario, a partir de 1826 Arica contó con dos diputados y uno suplente, elegidos de entre los ciudadanos que sabían leer y escribir, además de poseer bienes. En tal sentido, el siguiente cuadro arroja los resultados de la elección parlamentaria de aquel año:

J. de La Mar

Cuadro 1. Diputados electos para el Congreso de 1826.

Departamento	Provincia	Diputados
Arequipa	Arequipa	Evaristo Gómez Sánchez Francisco Javier de Luna Pizarro Manuel Ascencio Cuadros
	Camaná	José Sánchez de la Barra
	Condesuyos	Francisco Antonio del Carpio Anselmo Quirós
	Caylloma	Lorenzo Calderón
	Moquegua	Mateo Iramátegui Manuel Hurtado y Zapata
	Arica	Hipólito Unanue Francisco de Paula González Vigil
	Tarapacá	Manuel Casimiro González

Fuente: Paniagua (2003).

⁴ CP, Ley del 6 de junio 1828.

⁵ CP, Decreto del 25 de abril de 1837. Años antes, los vecinos de Arica, Tacna, Moquegua, Locumba y Tarapacá solicitaron a Simón Bolívar anexarse a la nueva nación boliviana, desprendiéndose totalmente de Arequipa. Como es sabido, este proyecto no se materializó ni recibió el respaldo de las autoridades (Galdames *et al.*, 1981).

⁶ *El Mensajero*, 8 de julio de 1840.

⁷ *El Mensajero*, 13 de junio de 1840,

S. Bolívar

R. Castilla

La lista de diputados corresponde a los parlamentarios que el 25 de marzo de 1826 se encontraban en Lima, cuando aún estaba al mando del Estado Simón Bolívar. Ese año, ante la ausencia del libertador, el diputado por Arica Hipólito Unanue encabezó por un leve tiempo el Congreso del Perú, generando la oposición de los parlamentarios arequipeños. La organización provincial, en su formato original, persistió hasta mediados del siglo XIX, momento en el que la Provincia de Arica adquirió cierta importancia en el Departamento de Moquegua, según el Censo de 1840, contabilizándose la cantidad de 22.373 habitantes en toda la provincia. Para 1849 el distrito de Arica contaba con 3.252 personas, cifra que en suma llegó a 3.614 para 1867 (Zolezzi y Salgado, 1978).

En 1855 bajo el gobierno del tarapaqueño Ramón Castilla, se constató un aumento poblacional, una creciente actividad portuaria desde y hacia Bolivia, además del desarrollo de la minería en las covaderas de Guano y en las estacas salitreras, generando la reorganización interna del Departamento de Moquegua en cuatro provincias. Los límites departamentales eran hacia el noroeste las provincias de Islay y Arequipa (Departamento de Arequipa) y hacia el noreste estaban las provincias de Puno y Chucuito (Departamento de Puno). Al este y sur del territorio estaba Bolivia, siendo determinante el río Loa como la frontera austral del Departamento. El oeste correspondía al océano (Paz Soldán, 1862). Sobre la reorganización departamental, Ramón Castilla decretó el 25 de junio de 1855 la creación de la Provincia de Arica, integrada por los distritos de Codpa, Belén, Socoroma, Livilcar, Lluta, siendo su capital Arica. Los curatos fueron los de Codpa, Belén y Arica⁸.

La ciudad de Tacna, por su lado, encabezó la Provincia del Cercado (o Tacna), cuyos distritos fueron Tarata, Candarave, Ilabaya, Locumba-Sama, Estique, Pachía y la capital Tacna. Los curatos que poseía eran Tacna, Tarata, Sama, Ilabaya y Candarave. En esta organización, la Provincia de Moquegua administraba los distritos de Torata, Carumas, Omate, Puquina, Ubinas, Ichuña, Ilo y Moquegua, repitiéndose los mismos curatos a nivel provincial.

La Provincia de Tarapacá contaba con los distritos de Camiña, Sibaya, Pica, Iquique y Tarapacá, que era la capital. Los curatos eran Sibaya, Pica, Camiña y Tarapacá. Para el 26 de junio de 1855, debido a la gran actividad minera de Guano y Salitre en la zona, se erige a Iquique como “puerto mayor”, permitiendo mayor fluidez de los navíos cargueros en el límite sur del Departamento (Donoso, 2003).

⁸ CP, Decreto del 25 de junio de 1855.

El Departamento de Moquegua, cuya capital para 1862 era Tacna, estaba vinculado en materia judicial a la Corte Superior de Tacna, creada el 15 de septiembre de 1856 por la Convención Nacional Peruana, además dependía en materia eclesiástica del Obispado de Arequipa (Paz Soldán, 1862). Para mediados del siglo XIX, el resurgimiento de las municipalidades, a partir de 1856, validó los espacios destinados al diálogo entre las autoridades y la ciudadanía y, a su vez, la participación comunitaria en las diferentes esferas del poder a nivel regional (Díaz, Ruz y Galdames, 2011). Los municipios actuaron en tal sentido como elementos articuladores entre el Estado y la población. Municipios como el de Arica debían estar integrados por 5 miembros, a saber:

Cuadro 2. Municipalidades del Departamento de Moquegua (1856)⁹.

Provincia	Municipalidades
Tacna	8 (6)
Arica	6 (5)
Moquegua	8 (1)
Tarapacá	6 (6)
Totales	28 (18)

Fuente: Chiaramonti (2005)

En tal contexto, las políticas republicanas fueron generando, amén de ciertos focos de inestabilidad gubernamental, un mayor ejercicio de las facultades ciudadanas, como fue el reclamo por abusos de autoridades o errores en eventos electorales. Es conocido el caso del diputado por Arica Pedro Gálvez, el cual fue acusado ante el juez de paz por una suplantación de electores en 1875¹⁰. Si había interés por abrir espacios de participación ciudadana bajo el formato liberal, es válido pensar que se necesitaba la presencia de autoridades locales representativas en todo orden (Díaz, Ruz y Galdames, 2011). La ausencia de éstas generó preocupación en los ariqueños ya en la medianía de aquel siglo.

⁹ El primer número indica el total de municipalidades instituidas en las provincias. La cifra entre paréntesis señala aquellas que por mandato de ley disponían de cinco miembros, número mínimo determinado para los centros poblacionales entre 1.000 y 2.000 habitantes (Chiaramonti 2005: 361).

¹⁰ Archivo Departamental de Tacna (en adelante ADT), Concejo Departamental de Tacna, comunicaciones recibidas de autoridades Judiciales. Oficio del Juez de Paz don José Bustamante, 1875.

La presencia de funcionarios estatales permitió la existencia de un escenario social de seguridad, tal como lo acontecido en el valle de Azapa en 1857 cuando unos campesinos requirieron de parte del subprefecto el nombramiento de un teniente gobernador¹¹ o, en otros casos, existió la posibilidad legal de presentar ternas para asumir cargos como los de jueces de paz o gobernadores. Esto forma parte de la necesidad ciudadana por comprometerse en la construcción de la nación, desde las localidades, los valles o puertos lejanos.

ARICA, SU DESARROLLO PORTUARIO Y NODO DE TRÁFICO COMERCIAL

La actividad portuaria y el tráfico comercial constituyen elementos neurálgicos en la economía ariqueña durante el siglo XIX, incluso amplificaron los lazos con la vecina ciudad de Tacna. Ambas formaron una plataforma para el intercambio mercantil en la región sur andina, siendo Arica el puerto de embarque y descarga de productos, y Tacna el lugar de almacenaje¹².

Durante la época colonial, Arica ya había sido un importante nodo portuario para la circulación de materiales para la extracción del mineral argentífero en Potosí. Durante el siglo XVIII, la reactivación de la minería de plata de Huantajaya generó el envío del mineral extraído hacia el puerto ariqueño en 1780, año en que se abrió una *callana* de fundición en Tacna. Una década antes, Antonio O'Brien proyectó la creación de la Caja Real en Arica, intentando aumentar las alicaídas arcas fiscales de la Hacienda Real, que para 1780 alcanzó la cifra de 88.352 marcos (Gavira, 2005).

Con el advenimiento del siglo XIX, esta actividad minera decrecerá, no obstante el mercadeo y la circulación hacia y desde Bolivia fue gravitante en la economía a nivel regional, constituyéndose nuevamente Arica como un punto de movilidad de productos como en épocas anteriores (Rivera, 2002). Asimismo, el puerto de Arica se presentó como destino obligado para los navegantes que circundaban las costas occidentales de Sudamérica. Diversos comerciantes, militares o exploradores de Inglaterra, Francia o Chile fondeaban sus navíos en el puerto ariqueño para descargar, abastecerse y/o estibar la carga de los buques. Entre 1825 y 1847, las embarcaciones que arribaron fueron:

¹¹ ADT, Prefectura del Departamento, comunicaciones recibidas de diversas autoridades, 1857.

¹² *El Mensajero*, 29 de agosto de 1840.

Cuadro 3. Movimiento de buques en el puerto de Arica (1825-1847).

Año	Número de buques	Toneladas de los buques
1825	72	„
1826	77	„
1827	61	„
1828	80	„
1829	71	„
1830	64	„
1831	65	„
1832	63	„
1833	68	„
1834	68	„
1835	71	„
1836	66	„
1837	103	„
1838	101	„
1839	83	„
1840	114	„
1846	*141	32.753
1847	183	45.031

*Comprende a las entradas de las embarcaciones
Fuente: Paz Soldán (1862).

Las cifras del movimiento comercial generadas por este puerto en materia de exportación llegaron a \$1.412.000 hacia 1845, en 1846 de \$1.504.000 y en 1847 de \$990.400. Las importaciones en 1845 ascendieron a \$1.500.000, al año siguiente cayeron a \$578.000 y para 1847 llegaron sólo a \$475.000, debido a que en el año 47 se produjo un conflicto con Bolivia, produciendo una interdicción a nivel regional. Pese a este declive económico, para 1860 las exportaciones se incrementaron, alcanzando los \$990.499, lo que habría permitido restablecer la estabilidad económica del puerto. Al año siguiente arribaron al puerto 105 barcos extranjeros y 194 buques peruanos, denotando cierto incremento económico a nivel regional (Paz Soldán, 1862).

Para esta primera mitad del siglo XIX, Arica se transforma en el eje de control aduanero de los productos que circulaban por el sur peruano, incluso las embarcaciones vinculadas a la nascente actividad salitrera debían arribar previamente al puerto ariqueño y posteriormente seguir a Pisagua o a Iquique. En 1840 se extendieron permisos especiales de la presidencia

del Perú para que las naves que transportaran más de quinientas bestias de carga (entre ellos mulas y burros), provenientes desde Chile, quedaran libres de gravamen, debido a la necesidad de transporte de nitrato hacia el puerto de Iquique¹³.

Existieron, del mismo modo, solicitudes que buscaban dejar sin efecto el pago de derechos de puerto para los barcos cargados con guano, ante la demanda de los pobladores de los valles por este fertilizante, quienes pedían al administrador aduanero homologar a los navíos guaneros con los buques pesqueros, los que estaban exentos de impuestos¹⁴.

El movimiento generado en la bahía de Arica provocó que la infraestructura portuaria y los recintos aduaneros comenzaran a deteriorarse, debido a la ausencia de una adecuada mantención y aseo. Para poder contrarrestar esta situación se dispuso que las embarcaciones que utilizaran el puerto, debieran cancelar un impuesto, financiando los derechos de limpieza¹⁵.

En otro aspecto, la institucionalidad aduanera permitió al Estado peruano normar el tráfico de embarcaciones y mercaderías movilizadas por Arica. Tales esfuerzos gubernamentales no se limitaron sólo a la fiscalización y cobro de impuestos, sino que también a la edificación de un nuevo recinto para 1852, albergando los respectivos servicios portuarios.

Esta iniciativa requirió la demolición del antiguo edificio para levantar en el mismo lugar la nueva Aduana, cubriendo la zona de almacenaje con una extensión de 7.500 varas para facilitar el depósito de mercadería extranjera. El edificio de la Aduana debía ser construido con piedras, cal, adobe y madera, siendo la Casa Hegan quienes se adjudicaron el proyecto, permitiéndoles el ingreso de embarcaciones con materiales libres de impuestos, siempre que fuesen utilizados en la faena.

¹³ *El Mensajero*, 25 de julio de 1840.

¹⁴ Un ejemplo que grafica la importancia administrativa de Arica a nivel regional, es lo ocurrido en 1843 con la fragata “Lidia” de los Srs. Hertzog y Normand. Cuando esta fragata se dirigía a Iquique debió ser obligada a registrarse en la Aduana ariqueña como lo estipulaban las normas comerciales peruanas, generando un pleito entre los propietarios del barco y el administrador aduanero. Hertzog y Normand sostenían que ellos previamente habían solicitado al subprefecto dirigirse directamente a Iquique, pero el aduanero argumentó que ante la ausencia de dicho instructivo aplicó las ordenanzas comerciales. Además, consignó que era necesario mantener la hegemonía en términos portuarios sobre Iquique, ya que éste no contaba con caletas aptas para el desembarco y no otorgaba las garantías y aforos necesarios para enviar directamente a las embarcaciones. Finalmente, se logró determinar que la fragata “Lidia” llevaba sobrecarga de 32 quintales con 63 libras de cebo, la cual no había sido declarada en acto de fe con el subprefecto a la hora de presentar la solicitud de paso libre al puerto de Iquique, *El Innovador*, abril 22 de 1843.

¹⁵ *El Mensajero*, diciembre de 1840.

Puerto de Arica hacia 1868.

A mediados de siglo existía un interés del Estado peruano por invertir en el sistema del flujo comercial y agilizar los servicios en los puertos sureños de Arica e Islay¹⁶. El soporte financiero para realizar obras de infraestructura fue proporcionado por la actividad guanera, la que incrementó notoriamente las arcas fiscales peruanas (Contreras y Cueto, 2000). Este ciclo de bonanza económica se tradujo en el mejoramiento del muelle, para lo cual se aceptó el proyecto para extenderlo “hacia el mar”, alcanzando una extensión superior a 40 varas, permitiendo que las nuevas instalaciones tuvieran un espacio suficiente para las maniobras portuarias. Esta obra también fue asignada a la Compañía de José Hegan y Ca¹⁷. A lo anterior, agreguemos la construcción de un malecón en el borde costero adyacente al puerto, a cargo de los empresarios Billingham y Taylor¹⁸. Del mismo

¹⁶ CP, Decreto del 10 de marzo de 1851.

¹⁷ CP, Decreto del 20 de marzo de 1852.

¹⁸ CP, Decreto del 21 de enero de 1851.

modo, para asegurar la estabilidad económica y política del sur peruano, fue fortificada la bahía¹⁹.

Pese a la modernización de la infraestructura, hubo críticas de algunos vecinos de Arica por el accionar de los aduaneros, ya que limitaban el libre comercio promovido por las casas comerciales. Existía molestia entre los comerciantes debido al horario de atención; si bien la ley de comercio estipulaba 24 horas de atención, la Aduana abría sólo 14 horas, requiriéndose la reducción del sueldo a los empleados²⁰.

En tal escenario, asistimos a una confrontación entre comerciantes y agentes del Estado. Los primeros buscaban mantener un tránsito fluido de las mercaderías internadas por Arica; los segundos aspiraban a dar consistencia a las arcas fiscales mediante un exhaustivo control y cobro de impuestos a los productos que circulaban por la bahía durante la segunda mitad del siglo XIX. En definitiva, nadie quería perderse las divisas generadas en Arica.

El tráfico de productos bolivianos por la zona es uno de los tópicos relevantes de este periodo. En 1840, tras celebrar un convenio de paz, amistad y comercio entre Perú y Bolivia, el Presidente Gamarra propuso normar los precios de los gravámenes a la exportación o importación de bienes por los puertos peruanos, en particular Arica²¹. Se instituyeron los montos e intereses a cobrar por el concepto de movimiento comercial, y del mismo modo se regularon las rutas de tráfico para evitar el contrabando regional.

¹⁹ Este periodo se advirtió que

“el estado de paz que disfruta una nación no excluye la posibilidad de que alguna circunstancia imprevista la conduzca a declarar la guerra o a defenderse, la previsión aconseja la planificación de todas las obras que el arte militar emplea para resistir con probabilidades de buen suceso. Esta clase de obras son más necesarias e indispensables en los Estados que, no teniendo bastante población para poner sobre las armas un numeroso ejército, necesitan buscar en el arte los medios de defensa. La proximidad a que algunos puertos mayores de la República se encuentran de las ciudades principales de la Costa, los expone a ser los primeramente atacados en el caso de una guerra exterior, ya por los recursos que ellos encierran, ya por la mayor facilidad que el enemigo encontraría para penetrar al interior del país, establecerse en él aprovechamiento de cuantos elementos hubiese necesidad para sostener y prolongar la guerra a costa de los pueblos. Además, obligado el Perú por su posición y circunstancias especiales a sostener una armada respetable (...), y no teniendo un puerto fortificado que le sirva de abrigo y defensa, resalta más la necesidad e importancia de construir fortalezas en los puertos del Callao, Arica y Paita, que ha juicio de su S. E. el Presidente (Ramón Castilla), son los más amenazados en la hipótesis de la guerra y, también los más cómodos y seguros para las embarcaciones” (Ramón Castilla, “Archivo Castilla. Manifiestos y mensajes”, 12 de abril de 1862, 151).

²⁰ *La Revista del Sur*, N° 33, 25 de mayo de 1870.

²¹ *El Mensajero*, 29 de agosto de 1840.

Puerto de Arica tras terremoto de 1868. The illustrated London News (Fuente: http://www.intercol.co.uk/acatalog/Americas__.html).

Con estas medidas, el gobierno peruano pudo financiar la construcción y/o arreglo de las rutas de comercio, favoreciendo el área de Arica.

A su vez, se decretaron los valores de recargo a las mercaderías y bienes bolivianos. En primer lugar, se dio importancia a las mercancías en oro y plata propiamente tal, cancelando el impuesto aduanero del 1% para el caso del oro y un 2% por la plata. En el mismo ámbito, se dispuso el desembolso por productos de la industria fabril y agrícola internados al país para su exportación por los puertos peruanos, pagando distintos cargos según la mercancía registrada; cobro que según el convenio podía situarse entre un 3 a un 20%.

Para la internación de diversos productos hacia Bolivia, se establecieron tipificaciones arancelarias para la “algalia, almizcle, ámbar, canutillos de oro y de plata, diamantes, perlas finas y toda clase de piedras preciosas, hilado fino de oro y de plata, joyería fina con piedras o sin ellas, lentejuelas de oro y de plata fina, relojes de faltriquera, todo artículo de seda, encajes de algodón, seda o hilo, pañuelos de hilo, estampillas y tejidos de seda, con oro o plata”, con un cargo de 3% sobre su valor de avalúo.

Productos como el “papel, agua-ras, pinturas, drogas y medicinas, mercerías, cristalería, loza, porcelana, silletas, y además todo artículo de lino, lana y algodón, baúles, catres de metal, papeleras, sombreros, pieles o cueros de toda clase de curtidos o adobados, con pelo o sin el, blancos o teñidos, enteros o en piezas, suelas, madera labrada para hacer silletas, cachuchas y gorras”, pagaban un 4%, quedando libres de impuestos “el acero en bruto, fierro, azogue, libros, máquinas, herramientas de agricultura, carpintería y demás artes que se imparten en Bolivia”²².

²² *El Mensajero*, 29 de agosto de 1840.

El decreto de Gamarra enfatiza que “el tránsito por tierra es permitido tan sólo de Arica por la vía de Tacna al territorio de Bolivia”, determinándose que dicho tránsito se debía realizar en animales de carga como burros, mulas o llamas. Arica, al ser el principal puerto para el comercio boliviano, se fue consolidando como una atractiva plataforma mercantil con la inclusión de Tacna en el concierto comercial, facilitando el establecimiento de una receptoría de cargas para arrieros o depósito para comerciantes en dicha ciudad. Esta formalización del comercio permitió el despegue de una antigua actividad regional, como era el arrieraje²³; permitiendo el arribo de arrieros bolivianos y argentinos para movilizar la carga. Los arrieros bolivianos se vincularon al traslado de mercaderías, en cambio los argentinos se relacionaron directamente con la industria ganadera²⁴.

La delimitación de una ruta oficial no tenía otro fin que evitar el contrabando de mercaderías debido a la extensa costa que hay entre Arica y el río Loa. Algunos de los valles bajos aprovechados para el contrabando fueron Vitor, Camarones y Lluta²⁵, circulando en este tráfico infinidad de productos como armamentos, telas, entre otros²⁶.

Para impedir el tráfico, el itinerario legal dispuso que las mercaderías internadas por Arica en su traslado hacia territorio boliviano debían registrarse en distintas “*aduanillas*” localizadas a lo largo de la ruta; una de estas estaba en el sector de Palca (Perú) y otra en Desaguadero (Bolivia). En tales

²³ El arrieraje permitió la interacción de diversos campesinos al interior de las redes de mercadeo a nivel regional, como asimismo éstos debieron abastecer incluso con los animales de carga a las huestes militares. A saber: “Arica Abril 5 de 1857 (...) He recibido la nota de US. de ayer, transcribiendo la del Subprefectura de la Provincia del Cercado de la misma fecha en la que ha pedido al Gobernador de Lluta una nominación nominal de los arrieros que dieron bestias para la brigada del estado. En consecuencia he dado con esta fecha las órdenes consiguientes al expresado Gobernador, para que a la mayor brevedad remita la relación preindicada”, ADT, Prefectura del Departamento, comunicaciones recibidas de diversas autoridades, 1857.

²⁴ ADT, Informe a la Subprefectura, Arica, 10 de julio de 1856.

²⁵ ADT, Informe a la Subprefectura, Arica, 2 de abril de 1856.

²⁶ El 10 de junio de 1863 un funcionario expuso:

cuando las autoridades no tienen el auxilio de las fuerzas armadas, sus disposiciones no tienen el debido cumplimiento y por consiguiente carecen del elemento esencial para su respetabilidad. Esto es lo que ordinariamente sucede en los distritos y muy especialmente en el de Lluta, donde con motivo del tráfico continuo con bolivianos y argentinos se ha hecho muy frecuente el robo de bestias. La autoridad de aquel distrito ha creído indispensable allí la permanencia de dos soldados montados para precaver los males que sufre el vecindario, y a este fin los a solicitado de esta Subprefectura comprometiéndose a bonar el diario de otros soldados y además el respectivo forraje; cuya solicitud tengo a bien ponerla en el conocimiento de US. para que resuelva lo que estime conveniente (ADT, Prefectura del Departamento, comunicaciones recibidas de la Subprefectura de Arica, 1863).

“*aduanillas*”, los arrieros debían constatar que habían transitado legalmente mediante un sello aduanero, enseñando además una guía emitida por la aduana que acreditaba el contenido de las cargas. La ruta inmediata a seguir era la que conectaba con La Paz, mientras los arrieros que tenían por destino Potosí, Oruro o Cochabamba debían tomar el camino que iba por la localidad de Balsas²⁷. Un antecedente a considerar fue que Bolivia, pese a contar con el puerto de Cobija, siguió prefiriendo la importación por el sur peruano. A partir de 1861 se dispuso el cobro de impuestos municipales a ciertos productos bolivianos, entre ellos detallamos:

Cuadro 4. Impuestos municipales a productos bolivianos, 1861.

Producto	Cantidad	Impuesto
Cascarilla	El quintal	4 reales
Cobre en barra	El quintal	2 reales
Cobre en barilla	El quintal	1 real
Estaño en barra	El quintal	2 reales
Estaño en barilla	El quintal	1 real
Lana de Alpaca	El quintal	2 reales
Lana de Oycía [?]	El quintal	1 real

Fuente: CP, Ley del 29 de abril de 1861

El valor de los productos debía pagarse al contado en la Aduana, dividiéndose los ingresos en tres partes iguales: dos tercios a las arcas fiscales de Tacna y un tercio a la de Arica²⁸. La cancelación de este impuesto fue una respuesta ante el cobro de derechos que los productos peruanos debían cancelar en Bolivia²⁹. No obstante, el comercio con la república boliviana a través de Arica siguió plenamente activo durante la década de 1860, incluso se volvió a ampliar el puerto, edificándose una segunda plaza para los navíos, lo que garantizaba el mejoramiento de la calidad del servicio para los comerciantes³⁰.

En el plano de las exportaciones, principalmente correspondieron al cobre y el estaño, minerales que eran extraídos en las regiones bolivianas de

²⁷ *El Mensajero*, 29 de agosto de 1840.

²⁸ CP, Ley del 29 de abril de 1861.

²⁹ CP, Ley del 29 de abril de 1861.

³⁰ CP, Ley de 21 de enero de 1865.

Potosí y de Oruro. El valor en pesos de los productos exportados se distingue a continuación:

Cuadro 5. Valor de los productos bolivianos exportados por Arica, 1866.

Descripción	\$
Barrilla de cobre, alrededor de 4,000 toneladas, valor de \$16 a \$18 por quintal	1,548,000
Barrilla de estaño, alrededor de 450 toneladas, valor a bordo de \$14 por quintal	140,000
Barras de estaño, 320 toneladas a \$24 por quintal	168,000
Lana de alpaca, 600,000 libras, a \$20 con 99 centavos	420,000
Lana de oveja, 100,000 libras a \$35	35,000
Algodón 100,000 libras, a \$35 con 99 centavos	35,000
Quina calisaya, 1,000,000, a \$25	750,000
Minerales de cobalto, 1,000,000, a \$10	100,000
Pieles de chinchilla, 80,000, a \$11	80,000
Total	3,312,000

Fuente: Nugent (1866).

Sobre algunos productos exportados, podemos agregar que el cobre nativo era traído desde Corocoro (Bolivia), a 190 millas al este de Tacna. Respecto a los textiles, la lana de alpaca poseía un valor estimado de cinco veces más alto que su símil de oveja. Otro producto comercializado era la cascarilla o *quina calisaya* (en lengua aymara), elemento base para la elaboración de la *quinina*, empleada para combatir la malaria y que era muy común en la época. Años antes (1861), la exportación de productos sumaba un capital de \$1.586.460, reportando la lana de alpaca y vicuña \$223.617, el cobre \$368.000, el oro y la plata sellada, tanto en barra como en chafalonía, \$339.270 (Paz Soldán, 1862).

Los productos importados de Gran Bretaña, Francia, Alemania y los Estados Unidos introducían al Perú y a Bolivia textiles, licores, leñas, entre otros, por vías habilitadas para el comercio³¹. También se registraron pro-

³¹ “El camino principal de Arica a Bolivia es por el ferrocarril a la ciudad de Tacna, una distancia de 40 millas, y una altitud de 2.000 pies. Desde allí se continúa por un camino de mulas sobre la cordillera, la que se cruza a 45 millas de Tacna, en un desfiladero llamado Tacoroi, a 14.700 pies

ductos traídos desde Chile como la harina, el trigo y el carbón. Los valores de estos productos en libras esterlinas se detallan:

Cuadro 6. Valor de los productos importados por Arica, 1866.

País	Productos importados	Valor en libra esterlina (£)
Gran Bretaña	Manufacturas de algodón, lana y lino, hierro, licores o bebidas preparadas con cebada (cerveza), quincallería loza de barro, etcétera, importados directamente de Liverpool, y vía Valparaíso y el Callao.	535,000
Francia	Telas, pañolones de casimir, algodones estampados, y telas o tejidos, sedas, botas y zapatos, guantes, loza de barro, vinos y alcoholes, artículos menudos (mercería y pasamanería) y artículos parisienses.	200,000
Alemania	Pantalones de algodón, pañolones, velas, acero, quincallería, artículos menudos (mercería y pasamanería), leña para el fuego, y mercancías simples en general.	50,000
Estados Unidos	Muebles, tablas de tonel, petróleo, aceite, lámparas, maderas, de construcción y mercancías simples en general.	25,000
Chile	Harina, trigo, maderas, frutas secas, productos agrícolas en general y carbones.	100,000
Total		910,000

Fuente: Nugent (1866).

El interés por otorgar un eficiente servicio gravitó que en 1867 se elaborara un reglamento oficial del sistema aduanero para Arica, que dispuso las funciones para cada empleado³². Conjuntamente se establecieron las unidades de administración, contaduría, filatura y resguardo que debía contar la Aduana, siendo protegida por la tenencia de Pococha y la caleta del Morro de Sama³³.

sobre el nivel del mar, carente de nieve, y transitable durante todas las estaciones del año. Desde este desfiladero se realiza un descenso hacia el este, de alrededor de 1.000 pies a la gran altiplanicie que, llegando hasta la cordillera oriental de los Andes, forma Bolivia (...) El tráfico entre Tacna y Bolivia es realizado sobre mulas y asnos, asimismo se efectúa en gran medida, a través de llamas nativas que cargan un peso de 100 libras y recorren diez millas diarias” (Nugent, 1866: 260).

³² CP, Reglamento del 29 de octubre de 1867.

³³ CP, Reglamento del 29 de octubre de 1867.

En 1861 el Perú vivió una crisis interna debido a la organización del “Ejército del Sur” que buscaba la emancipación de toda el área sureña del país. Su permanencia dejó prácticamente sin mercaderías de primera necesidad a toda la región³⁴. A esta situación agreguemos la escasez de lluvias durante ese año y por consiguiente las malas cosechas; en zonas como Cuzco y Puno fue casi imposible encontrar artículos básicos, por ende el gobierno decretó el 20 de abril de 1861 la libre internación por los puertos de Arica e Islay de productos como: trigo, harina, arroz, carne salada, *charqui*, *charquisillo*, frijoles, garbanzos, pallares y cebada, con el objetivo de abastecer y disminuir el costo de estos, dado que su internación los hacía muy costosos para la población; apaciguando de esta manera el clima beligerante que había en el Departamento de Arequipa³⁵.

Sumado a lo anterior, en 1868 ocurrió un maremoto que destruyó todas las instalaciones portuarias y aduaneras de Arica (Fernández, 2007). Para remediar esta trágica situación, el Estado peruano dispuso la reorganización del puerto y del sistema aduanero. Se decretaron nuevos cargos y los sueldos de cada funcionario; los cambios incluían un administrador, oficiales, inspectores, celadores y guardias³⁶. Para 1874 los ingresos por concepto de Aduana fueron ingresados como aporte de la caja fiscal a subsidios municipales que equivalían a 3.500 soles como abono, cifra que superaba los 2.237 soles que recibían anteriormente³⁷. Este aporte debía realizarse cada mes, siendo la Aduana la que subvencionó al Consejo Departamental de Moquegua hasta los albores de la guerra de 1879.

LA INVERSIÓN PÚBLICA EN ARICA Y SUS VALLES

La importancia de Arica como un centro de abastos no se tradujo en lo inmediato en la edificación (salvo el puerto y la Aduana) de obras públicas para la ciudad, tales como cárceles, hospitales o escuelas; éstas sólo se concretaron avanzada la segunda mitad del siglo XIX. La falta de una adecuada infraestructura fueron anotadas por el subprefecto José Morales Bermúdez en 1863, quien señala la imperiosa necesidad de construir cárceles que me-

³⁴ CP, Ley de 20 de abril de 1861.

³⁵ CP, Ley de 20 de abril de 1861.

³⁶ CP, Decreto del 12 de marzo de 1869.

³⁷ ADT, Concejo Departamental de Tacna, comunicaciones recibidas de autoridades judiciales, 12 de enero de 1874.

Vista del sector de la Aduana de Arica después del maremoto de mayo 1877.

joren los edificios que existían en los distritos que integraban la Provincia de Arica y que funcionaban en precarias condiciones, para lo cual se comunicó a los albañiles Manuel García y Manuel Bocanegra que realizaran un proyecto para reparar con piedras y madera las cárceles de los pueblos de Lluta, Socoroma, Livilcar, Belén y Codpa construidas de adobe³⁸.

En el ámbito de la salud, la labor del Hospital San Juan de Dios era considerada como insuficiente; más aún, debía entregar atención médica no sólo a los habitantes de la provincia, sino que también a los de Tarapacá, siendo urgente la reparación y ampliación del sanatorio.

Del mismo modo, las autoridades estaban inquietas por los brotes de paludismo y viruela en Lluta, Azapa y en las *chimbos* de Arica, las que fueron tratadas con las técnicas científicas de la época³⁹. Estas enfermedades

³⁸ ADT, Prefectura del Departamento, comunicaciones recibidas de la Subprefectura de Arica, 26 de febrero de 1863.

³⁹ En un registro se puede leer que

devuelvo a US la estampa litografiada de las verdaderas pústulas que se encuentran en las pezones de las vacas (cowpoz), que con fecha del 1º se ha servido remitirme con el particular objeto de mostrarlas a los Srs. Pimentel y algunos otros del Valle de Azapa y Lluta: lo que dispuso de haber cumplido con la exactitud posible solo tal vez se llegue a encontrar la vacuna primitiva, al cuyo descubrimiento se tiene señalado el premio que me indica. Si llegara a suceder, tendré el mayor gusto de comunicarlo a US dando a la humanidad el único preservativo de la terrible epidemia de viruelas, que continuamente la diezma. Dios Guíe a US. Agustín Arce (ADT, Prefectura del Departamento, comunicaciones recibidas de la Subprefectura de Arica, 3 de mayo de 1860).

gradualmente se revirtieron debido al mejoramiento de las instalaciones de los desagües hacia 1866⁴⁰. En otro ámbito, el municipio ariqueño se preocupó por adquirir un pistón de absorción y mangueras para una bomba destinada a apagar incendios en la ya ciudad puerto⁴¹.

Este interés por mejorar la infraestructura se extendió al campo educacional, al requerirse fondos para la construcción de una escuela para niñas, terminando con el arriendo del edificio utilizado para dicho fin. Algunas comunidades formalizaron su preocupación a las autoridades para que se construyeran escuelas en los sectores rurales o se contrataran preceptores, tal como aconteció en Codpa, poblado donde se requería cubrir la plaza vacante para profesor de primeras letras⁴². Un caso similar sucedió en 1859 en los valles de Azapa⁴³ y Lluta, donde existía la imperiosa necesidad de implementar escuelas⁴⁴. Con el fin de atraer y/o garantizar la permanencia de los docentes en diferentes zonas, se asignaron cantidades atractivas para el pago de éstos⁴⁵.

Para cubrir las vacantes en el ámbito educativo, la subprefectura elaboró un proceso de selección para postulantes a los cargos de director, preceptor o inspector, debiendo presentar el título que acreditara sus aptitudes para desempeñarse como educador⁴⁶. De no mediar título, era posible postular rindiendo un examen de conocimientos relevantes ante la Junta Directiva del Consejo Provincial ubicado en Arica⁴⁷. Para las zonas rurales se aplicaba el mismo procedimiento para los cargos de director de las escuelas de hombres de los distritos de Belén⁴⁸ y Socoroma⁴⁹. En 1877 la escuela de varones de Arica no contaba con un inspector de instrucción, debiéndose realizar la misma operación⁵⁰.

⁴⁰ Nugent 1866: 259.

⁴¹ ADT, Concejo Departamental de Tacna, 22 de noviembre de 1866.

⁴² ADT, Prefectura comunicaciones recibidas de la Sub-Prefectura, 24 de mayo de 1851.

⁴³ ADT, Prefectura del Departamento, comunicaciones recibidas de la Subprefectura de Arica, 18 de enero de 1859.

⁴⁴ ADT, Prefectura del Departamento, comunicaciones recibidas de la Subprefectura de Arica, 6 de junio de 1860.

⁴⁵ CP, Decreto 1º de septiembre de 1852.

⁴⁶ ADT, Oficio a la Subprefectura, 27 de febrero de 1857.

⁴⁷ ADT, Oficio a la Subprefectura, 20 de mayo de 1863.

⁴⁸ ADT, Oficio a la Subprefectura, 20 de mayo de 1863.

⁴⁹ ADT, Comunicaciones recibidas de la Subprefectura, 16 de julio de 1863.

⁵⁰ ADT, Oficio a la Subprefectura, 25 de julio de 1877.

Vista de la ciudad de Arica a fines del s. XIX.

En 1878 se nombró a Protacio Mena como director de la segunda escuela de hombres del puerto que ese año comenzaba sus labores⁵¹. La primera escuela de hombres que ya contaba la ciudad de Arica era dirigida por Pedro Borja, con no menos de cien matriculados⁵². Para entonces ya se había fundado la escuela de mujeres con alrededor de 60 alumnas, siendo administrada por Candelaria Basadre⁵³. Dicha escuela en 1860 debía cancelar arriendo por el terreno que ocupaba, situación que fue resuelta avanzada la década, logrando la Municipalidad adquirir los terrenos⁵⁴. Hacia 1870 existía otra escuela de mujeres que era regentada por un particular, aunque el municipio aportaba para la subvención del establecimiento⁵⁵. A pesar de que Arica ya contaba con cuatro escuelas, el Consejo Departamental levantó la segunda escuela municipal de mujeres, elevando a cinco la cantidad de colegios antes de la guerra con Chile⁵⁶.

En los distritos rurales sólo existían escuelas para varones, como en Llu-ta regentada por José Manuel Cañipa, en el poblado de Belén cuyo preceptor era Tomás Luque, en Putre dirigida por Manuel Zarzuri, alquilándose el terreno y en Codpa ubicada en un terreno municipal, siendo administrada por Julián Herrera⁵⁷. Para financiar las remuneraciones en localidades como

⁵¹ ADT, Concejo Departamental, 11 de enero 1878.

⁵² ADT, Concejo Departamental, 21 de febrero 1878.

⁵³ ADT, Concejo Departamental, 21 de febrero 1878.

⁵⁴ ADT, Oficio a la Subprefectura, 26 de febrero 1863.

⁵⁵ ADT, Concejo Departamental, 21 de febrero 1878.

⁵⁶ ADT, Concejo Departamental, 21 de febrero 1878.

⁵⁷ ADT, Concejo Departamental, 21 de febrero 1878.

Codpa, Humagata, Putre y Lluta, ameritó que se reasignaran partidas del presupuesto provincial para cancelar los salarios⁵⁸. Hubo casos que generaron reclamos de los preceptores por sueldos impagos, como aconteció en el valle de Lluta, donde el Sr. Cañipa requirió su salario al Concejo Departamental de Arica, quienes respondieron que ya tenían archivado el caso⁵⁹.

En términos generales, las escuelas de los sectores precordilleranos eran financiadas por el Fondo Especial de Escuelas⁶⁰, mecanismo que consistía en un depósito aportado por los vecinos adinerados de la ciudad mediante donaciones; por ende, no era necesariamente un ingreso estable. A partir de 1875, una disposición legal instituyó que “todo vecino mayor de 21 años y menor de 60 queda obligado al pago de dos soles al semestre, para la creación del ‘Fondo Especial de Escuelas’ (...) el acto de creación de este fondo en la provincia de Arica, se llevó a cabo en el salón consistorial de la Municipalidad”⁶¹.

Arica cerca de 1875.

⁵⁸ ADT, Concejo Departamental, 19 enero de 1877.

⁵⁹ ADT, Concejo Departamental, 8 de enero 1878.

⁶⁰ ADT, Concejo Departamental, 21 de febrero 1878.

⁶¹ ADT, Concejo Departamental, 18 de enero de 1878.

Un resumen del panorama educativo en el Departamento de Arica para el siglo XIX, se detalla en el cuadro que a continuación exponemos:

Cuadro 7. Escolaridad en la provincia de Arica 1878**⁶²

Distrito	Cantidad de escuelas	Género	Nombre del Regente	Matrícula aproximada	Renta disponible anual
ARICA	4	Hombres	Pedro Borja	120	S/. 720
		Hombres(nueva)	Protacio Mena	?	S./ 720
		Mujeres	Candelaria Basadre	70	S./ 720
		Mujeres(Part. subvencionada)	?	?	S./ 240
LLUTA*	1	Hombres	José Manuel Cañipa	40	S./ 720
CODPA*	1	Hombres	? Herrera	40	S./ 320
BELÉN*	1	Hombres	Tomás Luque	35	S./ 320
PUTRE*	1	Hombres	Manuel Sarsuri	50	S./ 720
SOCOROMA	1	Hombres	José Fco. Cortázar	?	?
TOTAL	9			365	S./ 4480

* Se financian gracias al aporte del Fondo Especial de Escuelas.

** Existía una escuela en Humagata, pero no es posible determinar sus características, sólo que se financiaba gracias al Fondo Especial de Escuelas.

El gasto en materia de instrucción a nivel provincial ascendía a 4.480 soles, de los cuales casi la mitad eran aportados mediante el pago del impuesto del Fondo Especial de Escuelas, mientras que el resto era financiado por el fisco.

Respecto de los contenidos impartidos, destacamos la inclusión de los símbolos patrióticos; por ejemplo, el año 1863 fueron enviadas a la pro-

⁶² ADT, Concejo Departamental, 21 de febrero de 1878.

vincia de Arica cinco ejemplares de la canción nacional del Perú para ser repartidas en todas las escuelas de instrucción primaria como una medida de compromiso nacional⁶³.

En términos de la calidad de la enseñanza, ésta fue constantemente evaluada mediante exámenes de conocimientos a los alumnos al finalizar cada año. Las asignaturas como aritmética eran analizadas por una comisión integrada por autoridades, párrocos y los síndicos, quienes examinaban el progreso en los niveles educativos⁶⁴.

En otro ámbito, las obras de infraestructura apuntaron a mitigar los daños por catástrofes, como las inundaciones causadas por el río San José, impulsándose en 1863 la construcción de un dique en la zona alta del valle de Azapa. La percepción de la población sobre los recurrentes desastres naturales apuntaban a que éstos eran las limitantes para el desarrollo de la ciudad, al igual que las enfermedades de tipo tropical generadas por el anegamiento de las aguas lluvias. Para atenuar posibles desastres, se planificaron medidas con el objetivo de encauzar las aguas del valle que crecían desproporcionadamente durante la temporada estival⁶⁵.

De acuerdo con Wormald (1972), existió durante el siglo XIX un interés para irrigar Azapa, ya que sólo poseía vertientes y pozos que cubrían algunos retazos del extenso valle. A mediados del siglo XIX tanto Azapa como Lluta eran considerados fértiles y ricos en frutos como aceitunas y zapallos; pero los periodos de sequía en Azapa hacía que los campesinos se trasladaran al valle de Lluta en busca de campos de cultivo, debido a que el permanente curso del río homónimo permitía la agricultura de maíz y alfalfa (Paz Soldán, 1862).

Para contrarrestar la aridez de Azapa, se formularon proyectos en 1834, 1841, 1859 y 1868, buscando desecar las lagunas altiplánicas de Chungara y Parinacota, iniciativas que fracasaron por férrea oposición de los indígenas y el alto costo de las obras⁶⁶. Finalmente, se proyectó desviar las aguas del río Lauca hacia el río San José, iniciativa que se vio truncada por la inestabilidad política del sur del Perú tal como habíamos adelantado (Wormald, 1972).

En torno a las vías de comunicación, el 16 de diciembre de 1851 el Mariscal Ramón Castilla fijó la implementación del tramo ferroviario entre las

⁶³ ADT, Oficio a la Prefectura, 4 de agosto de 1863.

⁶⁴ *El Mensajero*, 9 de diciembre de 1840.

⁶⁵ *El Moqueguano*, 13 de mayo de 1846.

⁶⁶ CP, Reglamento del 30 de octubre 1868.

ciudades de Arica y Tacna⁶⁷. Al siguiente año se contrató a la firma dirigida por el ingeniero José Hegan, el cual se hizo cargo de la construcción, mantenimiento y administración del tramo⁶⁸. El contrato estipulaba que el Estado peruano le exigía a Hegan tres años para la construcción de la vía férrea, otorgándole la concesión del ferrocarril Arica-Tacna por el término de noventa y nueve años. Igualmente, obtuvo una serie de beneficios a través de vales que le reportaron ganancias en un 4% del interés anual, teniendo al Estado como garantía⁶⁹.

El ferrocarril, con una longitud de 39 millas (63 km aprox.), entró en funcionamiento en 1857, articulando el transporte entre Arica y Tacna, como a su vez las mercaderías provenientes desde o hacia Bolivia. Al año siguiente el ferrocarril reportó \$190.546 en ganancias, estimándose los gastos en \$98.435. Circularon por esta vía cerca de 139.693 quintales de mercadería. En 1860 se incrementó la cifra a 176.125 quintales, significando que este medio de transporte fuera determinante para el progreso de la región, amén de la actividad portuaria y el comercio. Un dato no menor lo constituye la cantidad de pasajeros trasladados por el tren durante este año, que ascendió a 19.006 pasajeros, no registrándose ningún accidente (Paz Soldán, 1862).

Curiosamente José Hegan traspasó sus derechos del recién inaugurado ferrocarril a la “Compañía de Ferrocarril de Arica á Tacna”, conservando en lo medular similares privilegios (“mantención, administración y conserva-

⁶⁷ CP, Decreto del 16 de diciembre 1851.

⁶⁸ CP, Decreto del 6 de agosto de 1852.

⁶⁹ CP, Decreto del 6 de agosto de 1852.

ción de la vía”)⁷⁰. No obstante, en el lapso de dos años –1859– el contrato de concesión debió ser nuevamente readecuado, ajustándose a los intereses del 6% por sobre la cantidad de dos millones de pesos garantizada por el fisco peruano. De este modo, se redujeron las tarifas de las mercaderías que se transportaban por el ferrocarril, para así fomentar su uso y con esto asegurar los intereses pactados con la Compañía de Ferrocarril de Arica a Tacna. El negocio estaba hecho entonces para Hegan⁷¹. Por otro lado, la importancia del ferrocarril consideró que en 1876 se dictara una normativa para reglamentar su uso en ámbitos como minerales, pasajeros, equipaje, carga, entre otros aspectos que el ferrocarril debía cubrir⁷².

Un elemento que complementó la presencia del ferrocarril fue el cable telegráfico, considerado imperioso para fortalecer el desarrollo del comercio y la industria en la región. El cable telegráfico se extendió entre los departamentos de Arequipa y Moquegua, ordenándose el 30 de noviembre de 1865 el tendido telegráfico entre Arica y Tacna respectivamente⁷³.

A MODO DE CONCLUSIÓN

El estudio de Arica, durante el periodo peruano, contiene ciertos matices que son oportuno comentar, a la luz de los antecedentes aquí presentados.

Primeramente, Arica posee una profundidad histórica que se amplifica en su perspectiva temporal, mucho más allá de los episodios bélicos vinculados a la Guerra del Pacífico y la correspondiente anexión del territorio y sus gentes a la soberanía chilena. Lo que gravita la debida reformulación de interrogantes que permitan problematizar una sociedad local que posee una diversidad de historias, que se hunden en la ciudadanía peruana como entre las poblaciones indígenas andinas, en los afrodescendientes o en los migrantes extranjeros, siendo un crisol donde confluyen identidades culturales diversas.

En perspectiva, Arica durante el siglo XIX fue un nodo que activó los mercados regionales articulando diferentes productos que circularon por el puerto, por su aduana, por el ferrocarril y por los senderos andinos, para ingresar o exportar una amalgama de mercaderías con destinos lejanos. Fue del mismo modo un punto neurálgico de toda la actividad portuaria

⁷⁰ CP, Decreto del 23 de mayo de 1857.

⁷¹ CP, Decreto del 15 de junio de 1859.

⁷² CP, Reglamento del 11 de julio de 1876.

⁷³ CP, Decreto del 30 de noviembre de 1865.

y aduanera que abasteció al sur del Perú y a Bolivia, generando cierta estabilidad económica a nivel local, lo que permitió solventar la construcción de edificios, redes camineras, telégrafos, escuelas y líneas férreas, a parte de la actividad mercantil y minera (guano y salitre) que engrosaron las arcas fiscales del Rímac (Contreras y Cueto, 2000).

Siguiendo el entretejido, la efervescente actividad relacionada al mercado y a la movilidad de productos que circulaban por Arica, fue asumida por pobladores que participaron de las demandas que el mercado regional requería. Así, las redes de abastecimiento o las labores vinculadas al trabajo portuario, al comercio, a los servicios y/o al traslado de productos fueron cubiertas por la población local, pese a que los capitales fueran extranjeros o estatales.

Este clima de bonanza en favor de algunos segmentos vinculados al mundo mercantil fue dismantelado por las fuerzas telúricas que despojaron al territorio, en 1868, de las edificaciones y los formatos de vida portuaria. El terremoto y maremoto de 1868 es un punto de inflexión en la historia ariqueña, ya que existe un antes y un después que marcan el pasado del puerto y su ensenada, matizado este último por un segundo evento telúrico en 1877 y la llegada de la guerra de 1879. El anterior momento cierra las energías (políticas, burocráticas y capitales) que el gobierno peruano, encabezado por Ramón Castilla, había desplegado tanto en Moquegua, Arica y Tarapacá, generando un paulatino desarrollo que fue diezmado por aquel evento telúrico decimonónico.

REFERENCIAS

- Chiaromonti, G. (2005). *Ciudadanía y representación en el Perú (1808-1860), Los itinerarios de la soberanía*. Lima, Perú: Fondo Editorial UNMSM.
- Contreras, C. y Cueto, M. (2000). *Historia contemporánea del Perú*. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú, IEP.
- Díaz, A. y Ruz Z., R. (2009). “Comuneros andinos en la administración chilena (Arica, 1880-1929)”. *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, Volumen 13, N° 2.
- Díaz, A., Galdames, L. y Ruz, R. (2010). *Nación e identidad en los Andes indígenas de Arica y Estado chileno (1883-1929)*. Arica: Ediciones Universidad de Tarapacá.
- Díaz, A., Ruz, R. y Galdames, L. (2011). “Participación de la población indígena en la política y justicia comunitaria en Arica y Tarapacá durante el siglo XIX”. *Revista de Estudios Históricos-Jurídicos*, N° XXXIII.

- Donoso, C. (2003). “El puerto de Iquique en tiempos de administración peruana”. *Revista Historia*, Vol. 36.
- Fernández, M. (2007). *Arica 1868. Un tsunami y un terremoto*. Santiago, Chile: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana - Universidad de Tarapacá.
- Galdames, L. y Díaz A., A. (2007). “La construcción de la identidad ariqueño-chilena durante las primeras décadas del siglo XX”. *Diálogo Andino* N° 29, 19-28.
- Galdames, L. *et al.* (1981). *Historia de Arica*. Santiago: Editorial Renacimiento.
- Gavira, M. (2005). “Producción de plata en el Mineral de San Agustín de Huan-tajaya (Chile), 1750-1804”. *Chungara: Revista de Antropología Chilena*, Vol. 37, N° 1.
- Gootemberg, P. (1995). *Población y etnicidad en el Perú Republicano (Siglo XIX), algunas revisiones*. Documento de Trabajo 71. Serie Historia. Lima: IEP.
- Nugent, G.H. (1866). “Puerto de Arica, informe del Vice-Cónsul G.H. Nugent, sobre el intercambio comercial de Arica, correspondiente a 1866”, en Bonilla, H. (1976), *Gran Bretaña y el Perú 1826-1919. Informe de los cónsules británicos*. Lima, Perú: Instituto de Estudios Peruanos.
- Paniagua, V. (2003). *Los orígenes del gobierno representativo en el Perú. Las elecciones (1809-1826)*. Lima, Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú - Fondo de Cultura Económica.
- Paz Soldán, M. (1862). *Geografía del Perú*. París, Francia: Librería de Fermín Didot Hnos.
- Rivera, M. (2002). “Los vínculos andinos al servicio de España: El tráfico del azogue Arica-Potosí”, en *Historias del desierto. Arqueología del norte de Chile*. La Serena: s/e.
- Ruz, R., Díaz, A. y Galdames, L. (2008). *Población andina de las provincias de Arica y Tarapacá. el Censo inédito de 1866*. Arica: Ediciones Universidad de Tarapacá.
- Wormald, A. (1972). *Historias olvidadas del Norte Grande*. Arica: Universidad del Norte.
- Zolezzi, S. y Salgado, L. (1978). “Demografía y antecedentes socio-económicos de Arica entre los años 1824 y 1879”. *Revista de Geografía Norte Grande* N° 6.

Archivos

Archivo Departamental de Tacna (ADT), Tacna, Perú.
Congreso Peruano (CP)

Periódicos y revistas

Periódico *El Innovador*, 1843 (ADT).
Periódico *El Mensajero*, 1840-1870 (ADT).
Periódico *El Moqueguano*, 1840-1850 (ADT).
La Revista del Sur, 1870 (ADT).