

CENTRO DE INVESTIGACIÓN DE LA REALIDAD DEL NORTE
“Historia de los puertos Guaneros del Litoral de Tarapacá (hasta 1879)”.
Cuaderno de Investigación Social N°34
Iquique, Chile; 1993.

Canje y Correspondencia:
Teléfono: (+56) (57) 414461
Página web: www.crear.cl
Correo electrónico: bernardo.guerrero@unap.cl

Comité Editorial:

Bernardo Guerrero J.
Julián González R.
Juan van Kessel
Francisco Pinto M.

Distribución:

Biblioteca y Centro de Documentación CREAR

Director y Representante Legal:

Bernardo Guerrero Jiménez

**“Historia de los Puertos Guaneros del
Litoral de Tarapacá (hasta 1879)”.**

Mario Zolezzi Velásquez

PRESENTACIÓN

Tenemos el agrado de poner al alcance de los lectores interesados en la historia de Iquique el texto de Mario Zolezzi Velásquez que lleva por título **Historia de los Puertos Guaneros del Litoral de Tarapacá (Hasta 1879)**.

Hemos publicado este trabajo por cuanto consideramos de vital importancia dar a conocer un capítulo desconocido de nuestra historia regional, cual es el llamado ciclo del guano que alcanza su máxima expresión en los tiempos de la ocupación peruana.

El lector tiene en sus manos un importante acopio de datos sobre este importante período, que Mario Zolezzi Velásquez ha recogido de manera sistemática en diversas fuentes de información. Prolijo en el manejo de la información, el autor, logra dar vida a una zona que hoy en día muestra pequeños indicios de lo que fue la bullente actividad de fines del siglo pasado.

Quizás sorprenda al lector el hecho de que sitios como Pabellón de Pica, Punta de Lobos y Huanillos entre otros, en el auge del guano, alcanzaron estatura de puertos. Y tal como pareciera estar escrito en la historia local, y al igual que la explotación de Huantajaya y del Ciclo Salitrero, pronto le vino la crisis. Si hoy observamos en las oficinas salitreras restos de lo que fue un pasado bullente de actividad económica y social, también observaremos huellas que el tiempo ha borrado en Pabellón de Pica, huellas por supuesto, de miserias y de grandezas. Fueron puertos importantes, tal como lo señala Zolezzi, que se transformaron en caletas, de las que aún podemos observar como Punta de Lobos y Huanillos.

La relevancia de este escrito, estriba, además de otros elementos, en el hecho de que el lector de fin de siglo, logra tener una visión sobre hechos de importancia ocurridos en lugares que, para el iquiqueño de hoy, sólo tienen una connotación turística.

Los acontecimientos narrados por Zolezzi, por ejemplo, en Pabellón de Pica, Chanabayita, Patache y otros, permiten comprender el enorme valor histórico y afectivo que estos sitios tienen, y cuya revaloración permite al nortino y al iquiqueño en especial, tender un gran puente hacia el pasado, roto en la actualidad por el desconocimiento y el olvido.

Escribir la historia regional no es sólo un ejercicio académico. Es también, un intento por hallar, en sucesos como la explotación del guano, nuestras propias señas de identidad. La búsqueda del pasado no es sólo una legítima nostalgia sino que también un imperativo ético y cultural, que nos permitirá construir en base a lo que fuimos nuestra dinámica e incuestionable identidad.

El Centro de Investigación de la Realidad del Norte -CREAR- agradece al Señor Mario Zolezzi Velásquez, por su confianza depositada en nuestra institución y en la gentileza que ha tenido para socializar sus conocimientos sobre este capítulo olvidado de la historia de Iquique. CREAR también quiere agradecer a la señorita Luz María Méndez por su paciente trabajo de digitación. Finalmente, un agradecimiento especial al Laboratorio Clincum Automatizado y a la Empresa Neptuno Sociedad Anónima Comercial por su apoyo a la materialización de este libro. Sin el importante y desinteresado apoyo de estas empresas iquiqueñas este libro no hubiese podido estar en sus manos.

Bernardo Guerrero Jiménez
Iquique, Abril de 1993

PRÓLOGO

Años atrás empecé a sentir una gran inquietud por obtener una mejor información sobre los puertos guaneros de Tarapacá, de los cuales existe a la mano muy pocos datos.

Por esa razón, comencé a reunir antecedentes sobre las covaderas. Indagando por correspondencia en las bibliotecas extranjeras sobre posibles referencias, fui acumulando material que naturalmente era insuficiente, hasta que decidí viajar a Lima, donde -gracias a reiterados viajes- logré compilar una valiosa documentación, constituida fundamentalmente en gran parte por periódicos de la época. Con este material, he podido desarrollar este trabajo, que intenta llenar un vacío en el conocimiento de la Historia de Tarapacá.

Este trabajo abarca desde el tiempo de los españoles hasta 1879.

Por último deseo agradecer la cooperación brindada por: la Biblioteca Nacional del Perú, Museo Británico de Londres, la Biblioteca del Congreso de Washington, la Oficina Hidrográfica de Inglaterra y la Biblioteca de la Universidad de Texas. Agradezco también la valiosa colaboración prestada por mi hermana Silvia y su esposo Luis M. Salgado.

Iquique, abril 27 de 1993.

CAPÍTULO PRIMERO: LA IMPORTANCIA DE LA INDUSTRIA GUANERA DE TARAPACÁ

Cuando se habla de las riquezas de Tarapacá, inmediatamente viene a la memoria la historia del auge y decadencia de la grandiosa industria del salitre que llena ampliamente los anales de esta región. Sin embargo, a menudo desconocemos la importancia que tuvo otra actividad extractiva, como lo fue la explotación del guano de los ricos depósitos situados a lo largo del litoral, al sur de Iquique, donde la Naturaleza con gran generosidad dotó aquella zona costera de este valioso recurso necesario para fertilizar los cultivos agrícolas de países en los diversos continentes. Las guaneras que después de permanecer casi inactivas por siglos, salvo pequeñas explotaciones para el consumo interno, fueron entregadas en la última década de la administración peruana de Tarapacá a una amplia explotación, atendiendo a las necesidades del mercado guanero y a los deseos del Estado Peruano a fin de lograr beneficios financieros para la Hacienda que afrontaba muchos compromisos.

La abandonada costa meridional de Tarapacá, gracias a la puesta en marcha de las grandes covaderas, se transformó en una zona poblada y sus caletas pasaron a ser puertos donde arribaban gran cantidad de naves de todas las banderas para cargar el apreciado abono natural. Fueron años de gran movimiento que están comprendidos entre 1874 y 1879. El estallido de la guerra del 79 provocará la paralización de la actividad extractiva y del carguío a consecuencia de las acciones punitivas de los buques de guerra chilenos contra los puertos guaneros.

Esta industria, por desgracia, se vió empañada por los abusos que se cometieron contra los trabajadores chinos que eran tratados como verdaderos esclavos en las covaderas. Gran cantidad de orientales sucumbieron en aquellas duras labores realizadas en los abruptos y peligrosos promontorios rocosos junto al mar.

Nuestro deseo es dar a conocer la historia de los puertos guaneros más importantes de Tarapacá, para demostrar la extraordinaria importancia de esta riqueza no metálica que, al igual que el salitre, no dejó los frutos que mereció a esta región, dueña de esos recursos.

Después de la ocupación militar de Tarapacá, la industria guanera reinició su actividad en 1880. De nuevo volvió el movimiento a los puertos de Pabellón de Pica, Punta de Lobos y Huanillos, por los cuales se efectuaron cuantiosos embarques hasta fines del siglo pasado. Posteriormente sobreviene la decadencia

de estos depósitos y los puertos dan paso a las incómodas caletas. En subsidio se abrieron nuevas caletas como: Patache, Chipana, Chucumata.

También se pusieron en actividad las de Punta Gruesa, Punta Pichalo y otras menores, las que abastecían el mercado nacional.

Actualmente esta industria está casi paralizada, después de cerrar definitivamente sus puertas la Sociedad Chilena de Fertilizantes (SOCHIF), ante todo por el evidente agotamiento de los depósitos, producto de una intensa explotación.

CAPÍTULO SEGUNDO: LOS PUERTOS GUANEROS

I. HISTORIA DE CHANABAYA

1. LA CALETA DE CHANABAYA: RECONOCIMIENTOS DE LA COVADERA

Esta caleta del litoral de Tarapacá se encuentra a 84 Kms. al sur de Iquique. Está separada de la ensenada de Pabellón de Pica por el promontorio de Chanabaya o Colina.

El marino inglés George Peacock afirma que tomó muestra de todos los distintos depósitos de guano del Perú y las analizó periódicamente desde 1840 a 1846. Habla sobre “una alta barranca en Puerto Inglés cerca de Pabellón de Pica”, es decir, la Punta de Chanabaya, que afirma haber visitado en 1846 y a la que le asignó una reserva de 2 millones de toneladas (“La Opinión Nacional”, Lima, 5 de Mayo de 1974).

El reconocimiento realizado por el ingeniero Rivero a Puerto Inglés o Chanabaya durante el Gobierno del Mariscal Ramón Castilla (1845-1851) le permitió recoger valiosos datos sobre esta covadera.

Rivero en su Memoria sobre las guaneras del Perú alude a “una península baja que presenta el aspecto de haber sido en tiempo no remoto una verdadera isla, puesto que el istmo que la une al continente es todavía más bajo y presenta un lecho de arena en que abunda multitud de conchas marinas” (“El Comercio”, Lima, 5 de Marzo de 1847).

Rivero indica que la guanera tiene una superficie total de 129.251 varas cuadradas y que en tiempos anteriores se extraía guano para la agricultura del país. Los naturales de la provincia de Tarapacá continuaron extrayendo sólo pequeñas partidas, para fertilizar los cultivos agrícolas del interior.

Esboza la idea que muchos años más tarde se convertirá en realidad: “Fácilmente podría exportarse este huano, estableciendo un pequeño ferrocarril desde la guanera hasta la caleta, pues el camino es llano y presta todas las comodidades para semejante establecimiento cuidando también de limpiar la ensenada, destruyendo la fuerte vegetación submarina que allí abunda” (“El Comercio”, Lima, 5 de Marzo de 1847).

2. ORIGEN DEL NOMBRE PUERTO INGLÉS

Esta caleta se llamaba primeramente Puerto Inglés. Se dice que antiguamente en la punta o guanera estaba la tumba de un marino de esa nacionalidad, por esta razón se la denominó Puerto del Inglés o simplemente Puerto Inglés.

3. ORIGEN DEL NOMBRE CHANABAYA

A poca distancia de Patillos hay una ensenada que se le conoce con el nombre de Chanabaya, donde también habían depósitos de guano pero de menor importancia. Ese lugar cuenta con un desembarcadero aceptable en el cual pueden varar las embarcaciones menores. La denominación de esta caleta posiblemente se deriva del cerro Chanabaya, ubicado en el interior. Los documentos españoles hablan de la existencia de vetas de plata y oro en dicho cerro, situado a legua y media de la costa por la parte más cerca.

Chanabaya actualmente se le denomina Chanabayita.

G. E. Billinghamurst narra el origen del nombre de Chanabaya, situada al lado de Pabellón de Pica: "El Gobierno del Perú había fijado la costa desde Chanabaya (Chanabayita) al norte disponible para extraer guano para uso de la agricultura del país. Las embarcaciones guaneras de Iquique frecuentemente burlaban esta disposición gubernativa. Pero llegó un día en que el vapor de guerra peruano "Rímac" sorprendió cargando en Puerto Inglés (Chanabaya) a una balandra de Iquique, la cual fue capturada y conducida a ese puerto, donde se inició el sumario de rigor" (Billinghamurst, 1886: 73-74).

El escritor referido anota que el dueño de la balandra logró probar, gracias a la ayuda de testigos complacientes, que el lugar donde se había capturado a la embarcación cargando guano era conocida como Chanabaya, con lo cual no se infringía la reglamentación vigente por estar dentro de la zona autorizada para extraer guano, evitando de esta forma recibir el castigo correspondiente. Resulta sorprendente que las autoridades hayan aceptado este argumento inicuo. La verdadera Chanabaya no era desconocida: En 1852 fue habilitada para el embarque de salitre ("Registro Oficial" Tomo II, N°25, Lima, 5 de Junio de 1852: 231). Por otra parte Puerto Inglés no era un lugar desconocido en ese tiempo, pues el Ing. Rivero hizo un reconocimiento oficial de su guanera.

Aunque Billinghamurst no indica el año de aquel suceso, se puede deducir este dato conociendo el período en que el "Rímac" estuvo en servicio. Este buque de la

Armada Peruana arribó al Perú en 1847 y naufragó en 1855. En consecuencia, la captura de la balandra ocurrió entre 1847 a 1855.

Por este motivo, en el mapa costero de Tarapacá quedaron dos caletas llamadas Chanabaya. A la más pequeña y vecina a Patillos, se le denominó posteriormente Chanabayita. La otra más al sur, y que queda al lado de Pabellón de Pica, tomó importancia por corto tiempo y conservó el nombre dado en esta forma curiosa, desplazando su antigua denominación, Puerto Inglés.

4. CHANABAYA, CALETA GUANERA

Juan Williamson incluye en las caletas guaneras de Tarapacá a Puerto Inglés, pero refiere que los embarques se efectuaban “por ahora solamente por Pabellón de Pica y Punta de Lobos” (Williamson, 1860).

En el Derrotero de Costa del Perú, de Aurelio García, ediciones 1866 y 1870 no se da información sobre Chanabaya o Puerto Inglés.

5. LANDREAU DENUNCIA LA COVADERA DE CHANABAYA

En el Diario Oficial de 1868, se publicó una lista y descripción de los depósitos de guano denunciado por el aventurero francés Teófilo Landreau en 1856 y 1859. En él habla que entre Chucumata y Pabellón de Pica hay varios depósitos guaneros “especialmente en una península baja situada en 20° 56' más o menos Latitud Sur, en cuyo costado se encuentra una eminencia que es toda de guano” (“El Peruano”, Lima, 1868, 2do Semestre: 635-636). Sin citarla por su nombre se refiere a Chanabaya, covadera que era ya conocida antes de la insólita denuncia de Landreau.

6. LAS EXPLORACIONES ORDENADAS POR EL GOBIERNO DEL PERÚ

El 5 de diciembre de 1873 se nombra al ing. Henri Thierry para explorar los yacimientos guaníferos de las costas meridionales de Tarapacá, trabajos que posteriormente serían verificados por el Ing. Hindle.

El ing. Thierry indica en su informe que la bahía de Pabellón de Pica “termina al lado opuesto en otro cerro totalmente cubierto de huano y denominado Chanavaya, el cual desciende gradualmente al norte sobre una playa fácil y cómoda” (Thierry, 1874).

Recomienda allí establecer un centro portuario, impresionado por la hermosura del paisaje, con su preciosa playa de arena blanca, el seguro embarcadero protegido por un grupo de farellones y una pampa espaciosa.

El ingeniero francés llegó a la conclusión que Chanabaya era una guanera de fácil explotación. Calculaba que en está quedaban 30.000 metros cuadrados de terreno con guano, con una altura media de 5 metros, lo que daba 150.000 metros cúbicos. El resto había sido explotado.

7. LA COBERTA “PETEREL” RECONOCE LA BAHÍA

A orillas del embarcadero y varadero de Chanabaya había un caserío. Su existencia consta en el plano de Thierry y de los marinos del “Peterel”, ambos levantados en 1874.

La corbeta “Peterel”, de S.M.B. cumpliendo instrucciones superiores, hizo un reconocimiento hidrográfico de Chanabaya, haciendo sondeos para medir las profundidades de la rada y buscar el mejor fondeadero de buques. En dicha misión se levantó un plano de Chanabaya y Pabellón de Pica.

En el “Remark Book”, de 1874 del “Peterel” se señala que a corta distancia, al norte de la punta de 50 pies de altura (Chanabaya), hay un buen desembarcadero, con una suave playa de arena completamente defendida por pequeños islotes y rocas. Las embarcaciones pueden fondear con mucha seguridad y cargar fácilmente (Archivo del Departamento de Hidrografía, Ministerio de Defensa, Tauton, Somerset, Inglaterra).

Esta última información dada por los marinos del “Peterel” fue incluida en el South America Pilot, Part II, 7th ed. 1875 p. 309, publicado por el Almirantazgo Británico, en la breve descripción de Pabellón de Pica.

8. LA APERTURA DE CHANABAYA

El Gobierno Peruano concedió autorización el 11 de Marzo de 1874, a la Empresa del Carguío del Guano, para abrir los cortes necesarios en los yacimientos de guano del litoral sur de Tarapacá. Seis meses después, en Septiembre, se dispuso que la referida empresa instalase muelles y todos los elementos precisos para explotar y embarcar guano: junto a Pabellón de Pica nació Chanabaya.

El guano de Chanabaya fue explotado ampliamente gracias a la cercanía del depósito con el embarcadero. La reserva que no alcanzaba a 50 mil toneladas no tardó en quedar agotada.

9. EL PUEBLO DE CHANABAYA

El pueblo constaba de cuatro manzanas de edificios: casas, almacenes, oficinas particulares y oficiales. Se destacaban la Capitanía del Puerto, la Gobernación de las Guaneras del Sur y la oficina principal de la Cía. del Carguío del Guano. Había también una Agencia Consular de Inglaterra. En la zona portuaria había un muelle grande y uno chico, una condensadora de agua. Contaba con un ferrocarril de 600 mts. con doble vía.

La población chanabayina en 1876 era de 1.370 habitantes, de los cuales 928 eran hombres y 422 mujeres (“Censo General de la República del Perú, 1876”, Lima, 1878, Vol. VII: 967). La mayor parte eran extranjeros. Cuando se produjo el desastre del 9 de mayo de 1877 se calculaba que allí vivían de 2.500 a 3.000 pobladores.

Chanabaya era un centro comercial: en el puerto habían pontones y embarcaciones menores dedicadas al tráfico de pasajeros y de carga para el comercio de Chanabaya y el establecimiento de Pabellón de Pica.

El fondeadero de buques estaba ubicado a media milla W.S.W. del desembarcadero, a 14 brazas.

En Chanabaya estaba acantonada una guarnición de la Gendarmería de Tarapacá. Esta se componía de un pequeño destacamento de infantería de 15 hombres y un piquete de Caballería de 5 hombres, a órdenes de 2 oficiales. La fuerza de infantería desarrollaba labores policiales. Los de caballería vigilaban una vez a la semana los caminos de Chanabaya a Huanillos y de este puerto a Patillos.

Igualmente contaba con una Guardia Urbana. La población estaba dividida en cuatro distritos y cada uno de ellos a cargo de un alcalde y cuatro tenientes que disponían de 25 guardias urbanos. Esta fuerza estaba a las órdenes de un Comandante y su misión era mantener el Orden (“Memoria de Hacienda, sección guano, p.13).

10. 9 DE MAYO DE 1877: DESTRUCCIÓN DE CHANABAYA.

El puerto quedó totalmente arrasado por el terremoto, incendio y maremoto del nefasto 9 de mayo de 1877.

Desde el día primero se sentía frecuentemente en Chanabaya fuertes movimientos sísmicos. En la tarde del 9 de mayo principió a soplar un fortísimo viento, al extremo de no permitir el paso de los pobladores por las calles, señala un testigo (“El Comercio”, Lima, 16 de Mayo de 1877).

A las 8.30 hrs. de la noche sobrevino un violento temblor que hizo caer las lámparas de kerosene del alumbrado particular y público, iniciándose un gran incendio por todo el pueblo. Los pobladores de inmediato se lanzaron a sofocar el siniestro, pero “Cuando los pobladores se consagraban a extinguir el incendio, pocos minutos después del temblor, se sintió el ruido que hacía el mar al retirarse, ruido precursor de la inundación; y casi al mismo tiempo la voz de alarma dada por los playeros que esperaban la llegada del vapor que debía entrar del sur” (“El Comercio”; Lima, 16 de Mayo de 1877).

Otro testigo relata: “Una vez que salí a la calle, vi incendiada en su mayor parte la población; en esos momentos llegó el Capitán de Puerto, Señor Heros, acompañado del secretario de la Gobernación, señor Montoya y Piélagos, los que manifestaron al Señor Gobernador que el incendio había tomado grandes proporciones. Al terminar estas palabras, se oyeron voces que anunciaban que la mar salía, como en efecto veíamos muy cerca de nosotros el agua, y sin más tiempo que decir vámonos, tomó el Gobernador de brazo a su señora, el secretario y su hijo a la esposa del Señor Lombard, y atravesando las calles incendiadas, hemos salido fuera de la población, y la mar distaba de nosotros 6 ó 7 metros. Estando cerca del panteón observamos que la población quedó en la más completa oscuridad. Esto confundió más nuestros espíritus, sin embargo, avanzamos como 25 a 30 cuadras, hasta la falda del cerro donde permanecieron en unión de multitudes de personas de distintas nacionalidades” (“El Nacional”; Lima, 3 de Junio de 1877). .

Los chanabayinos huyeron en medio de una terrible confusión a los cerros para escapar de la furia del mar que se precipitaba sobre el pueblo envuelto en llamas.

Las desbordadas aguas del mar arrasaron completamente la localidad. Un crónica indica que “Hora y media después de esta invasión, salió nuevamente el mar, llegando la gran ola hasta poca distancia de la cadena de los cerros”, agregando: “Se retiró el mar muy lentamente y sólo el 10 en la tarde volvió a su lugar” (“El Comercio”; Lima, 16 de Mayo de 1877). .

Mientras proseguían los temblores la gente refugiada en los cerros en la más completa oscuridad y sin poder hallar a sus familiares, permanecían con la ropa que pudo llevar consigo, sin alimentos y a la intemperie, esperando con desesperación la llegada del amanecer.

Al fin, al aclarar el día la población comenzó a bajar de los cerros para dirigirse al depósito de Pabellón de Pica. Con inmensa congoja los habitantes contemplaron el triste espectáculo que ofrecía el lugar donde antes estaba edificada Chanabaya: el mar había arrasado completamente la localidad. La única casa que se salvó fue la del químico Desmason.

Las pérdidas sufridas por el comercio de Chanabaya fueron cuantiosas. Un testigo de la catástrofe calculaba que “estas ascenderán cuando menos a medio millón de pesos”. Esta misma persona manifiesta que “Altamente sensible es describir el cuadro que presentaban los comerciantes y demás negociantes, empleados, tendiendo la vista al lugar donde ayer gozaban de comodidad, y que una catástrofe que muy rara vez se ve en la vida de los pueblos los ha reducido a la más completa miseria...” (“El Nacional”; Lima, 3 de Junio de 1877).

Fueron numerosas las víctimas fatales. Unas fuentes estiman en 200 los ahogados, otras en 300. Entre los vecinos que perecieron figuran: el Señor Arrunátegui, empleado de la Casa Dreyffus, con su esposa, dos hijos y dos sirvientes; los dos dueños, de nacionalidad española, del negocio “La Iberia”; el propietario del “Bazar Francés”, con su esposa e hijos. En la bahía también hubo víctimas.

Cinco fleteros salvaron sus vidas después de permanecer toda la noche en el mar en unos tablones, aunque resultaron heridos de gravedad. Un sastre también salvó milagrosamente, aferrándose desesperadamente a una tabla, pero por desgracia perdió a su esposa y dos hijos.

La violencia sísmica abrió profundas grietas en muchas partes, algunas de éstas tenían hasta 15 metros de profundidad.

Una información periodística expresa “que la ola que inundó Chanabaya medía de treinta y cinco a cuarenta pies de altura” (“El Comercio”; Lima, 16 de Mayo de 1877). .

Los damnificados del devastado pueblo debieron ser atendidos por las autoridades en el establecimiento de Pabellón de Pica.

El corresponsal de la “Opinión Nacional” vaticinó: “Chanabaya no existe ni existirá jamás en su antiguo terreno. Pabellón de Pica recogerá los restos de lo que fue una población bella” (“La Opinión Nacional”; Lima, 26 de Mayo de 1877).

Chanabaya apenas tuvo tres años de existencia. Había sido creada en 1874. La catástrofe del 9 de mayo significó definitivamente su desaparición como centro poblado que pudo haber tenido muchos años de vida gracias a la actividad del gran depósito de Pabellón de Pica, que después de 1879 siguió siendo por mucho tiempo un importante lugar de extracción y carguío del precioso abono natural.

II. PABELLÓN DE PICA

1. PRIMERAS INFORMACIONES HISTÓRICAS

Las informaciones históricas más antiguas que se tienen sobre Pabellón de Pica son del año 1712, las que se deben al Ingeniero Frezier, embarcado en el navío San José, que recorrió las costas de Chile y Perú.

El viajero francés habla en su crónica del “pequeño islote llamado el Pavellón” y explica el origen de aquella denominación por su forma de “... una tienda, mitad negro arriba y mitad blanco abajo”. Agrega enseguida que “Detrás de este islote, en tierra firme hay una pequeña ensenada para las chalupas” (Frazier, 1902: 144-145).

Es curioso que no hable de un promontorio, como es el Pabellón de Pica, sino de un islote, error causado por la deficiente observación desde abordó, dificultada por la distancia. Frezier se vio engañado porque este notable peñón conforma una punta que avanza ligeramente en el mar, el que desde lejos aparece como una ínsula.

Al respecto, en un Plano del Puerto de Iquique, realizado en la Academia Náutica de Lima, por su primer Maestro Alférez de Navío Andrés Baleato sobre los documentos que practicó el Piloto de este mar Gregorio Piñero en 1798, se señala en una nota lo siguiente: “El Pavellón de Pica... visto desde el N.E. hasta el S.E. a más de dos leguas de distancia parece isla” (Academia Náutica de Lima, “Plano del Puerto de Iquique”. Este mapa se conserva en el Museo Naval de Madrid).

En el “Derrotero del Mar del Sur”, de 1730, figura en la costa al sur de Iquique el dibujo de un cerro al cual se le denomina “Cerro Blanco” (Derrotero del Mar del Sur, 1730: 102). No hay duda de que se trata de Pabellón de Pica.

La Descripción de O'Brien sobre el Partido de Tarapacá, de 1765, trae una referencia sobre el "Pavellón o Huano Grande" (O'Brien, 1765). Este último nombre pone de manifiesto el conocimiento que ya se tenía sobre su gran depósito de guano.

En un documento cartográfico del litoral del extremo sur del Perú, de 1791 ("Plano que manifiesta la vista de las costas de los partidos que en él se expresan con sus Puertos y Caletas", 1971, en el Archivo General de Indias, Sevilla) aún se señala erróneamente al peñón como un islote, pues aparece dibujado un triángulo negro frente a la costa donde está ubicado.

Bollaert afirma que "el bajel del Piloto Reyes fue el primero en recoger guano de la Covadera" (Bollaert, 1851: 116). Es decir, fue el que efectuó el primer embarque del valioso abono natural.

1.1. *Origen de su Nombre*

El nombre de Pabellón puede ser una desfiguración de la palabra farellón, con que se denomina a una roca alta que sobresale en el mar, es decir, a islotes acantilados. También ésta se aplica a abruptos peñones situados a orillas del mar o zonas del interior.

Frezier explica que se llama Pabellón porque el morro tiene la forma de una tienda de campaña de forma crónica.

Sobre su segundo nombre, Pica, puede ser que se le haya dado a causa de estar la caleta bajo la jurisdicción de la Doctrina de Pica.

1.2. *La Explotación Española de la Guanera*

Los españoles explotaron la guanera de Pabellón de Pica, para extraer el abono natural depositado en aquel maravilloso morro, para el uso de la agricultura de los valles de la Intendencia de Arequipa; utilizaban corbetas y bergantines con el objeto de transportar el guano a los puertos de Ilo y Arica, desde donde era conducido a los diversos valles interiores.

Esta actividad extractiva tuvo problemas con ocasión de la Guerra de la Independencia de Chile, al desarrollarse la campaña naval de los corsarios contra el comercio español en aguas del Virreinato del Perú. Destaca la actuación de una goleta con el furibundo nombre de "Maipú Lanza Fuego". La nave corsaria en

1818, navegando frente a las costas de Iquique, sorprendió y capturó un barco guanero, la corbeta “Paula”. Encontrándose frente a la caleta de Pisagua hundió a su presa después de trasbordar a su tripulación en el bergantín “San Pedro” que fue interceptado por los corsarios chilenos cuando se dirigía rumbo a Pabellón de Pica (“Expediente relativo al desgraciado suceso de las Armas Reales en Maipo, el 5 de abril de 1818”. En: “Colección de historiadores y documentos relativos a la Independencia de Chile, Vol. XXXI).

En 1819, el Gobierno Chileno decretó a partir del 1 de marzo el bloqueo del litoral desde Guayaquil hasta Iquique por parte de la Armada Nacional. Al año siguiente, otro decreto estableció en “estado riguroso de bloqueo todos los puertos y fondeaderos de las costas comprendidas entre ambos puertos señalados a partir del 25 de agosto” (Decretos en: “Gaceta Ministerial de Chile”; Santiago de Chile, n°89, 24 de abril de 1819; n°59, 26 de agosto de 1820).

El bloqueo naval afectaba a los puertos de Ilo y Arica, por este motivo se comprende que el tráfico del guano se vio paralizado ante el peligro que corrían los barcos de ser tomados por los buques de la escuadra nacional.

2. PABELLÓN DE PICA BAJO EL PERÚ INDEPENDIENTE

Una vez que Perú conquistó definitivamente su independencia se reiniciaron las actividades económicas en el partido de Tarapacá, que se habían visto afectadas por la guerra. Entre éstas se contaba la del guano.

La caleta prosiguió siendo lugar de embarque de guano de los valiosos depósitos del imponente peñón. Allí llegaban pequeños valores para tomar cargamentos del abono. Richard Longeville Vowell relata que “resulta tan molesto ir a bordo de un guanero como de un ballenero” (Longeville, 1968: 238-239).

Pabellón de Pica no era solamente el único punto de embarque de guano, también se explotaban las covaderas del islote frente a la caleta de Iquique, a donde arribaban buques guaneros.

La expedición hidrográfica británica -compuesta por los buques “Adventure” y “Beagle”, en su reconocimiento de las costas de América del Sur- pasó por la covadera en 1835.

A los marinos les llamó la atención el destacable peñón que denominan el Cono de Pabellón. En la Narración de dicha expedición se refiere que “Este es también un lugar muy frecuentado por barcos guaneros” (Narrative of the Surveying

voyages of his majesty's ships adventure and Beagle...". Apéndice al vol. II, 1839: 237).

2.1. *El Combate Naval de Pabellón de Pica (1836)*

Un sangriento encuentro naval ocurrió frente a la guanera el 11 de Febrero de 1836, durante la guerra sostenida por el dictador boliviano Mariscal Santa Cruz y su aliado peruano el General Orbegoso contra el General peruano Felipe Salaberry que trató de oponerse a los planes del ambicioso mandatario de Bolivia, pero vencido por éste, Salaberry fue fusilado. El triunfo permitió al vencedor de Socabaya forma la efímera Confederación Perú-Boliviana.

Esta acción marítima se desarrolló entre la goleta orbegocista "Yanacocha" y el bergantín salaberrista "Arequipeño". En la primera nave venían enganchados muchos chilenos.

La "Yanacocha", al mando del Capitán de Fragata Enrique Freeman, zarpó de Valparaíso el 18 de enero de 1836. Hizo escala en Coquimbo, donde adquirió algunos cañones. Después tocó el puerto de Cobija, de allí se dirigió a la desembocadura de la quebrada de Vitor para tomar una compañía de infantería que iba a formar la guarnición del buque. Sin embargo, el 11 de febrero, frente a Pabellón de Pica se encontró con el bergantín "Arequipeño", adicto a Salaberry, y bajo las órdenes del Capitán de Corbeta Ignacio Mariátegui.

La goleta intentó abordar al buque enemigo "pero este ataque fue inutilizado, porque como había ventolina, el bergantín gobernaba bien y la columna de infantería que tenía encima de la toldilla, protegida con un cañón de a 4, hacia un vivísimo fuego de fusilería y metralla que varias columnas que se echaban al abordaje apenas quedaba la mitad, y aún está inhábil para seguir el movimiento" ("Parte Oficial del Capt. Accidental de la "Yanacocha". En: "El Peruano", Lima, 28 de Agosto de 1879).

Habiendo terminado el "Arequipeño" con su maniobra, la "Yanacocha" quedó por sotavento al costado de estribor del bergantín, con cuya batería dirigía un nutrido fuego. El Capitán Freeman desesperado por el aspecto que tomaba el Combate y aprovechando la aproximación del bergantín, resolvió como única alternativa tomarlo por asalto mediante el abordaje. Cuando comenzaba el cumplimiento de esta operación fue herido de muerte el Capitán Freeman, que falleció, siendo reemplazado por el alférez de navío Antonio Valle-Riestra.

Los dos buques quedaron amarrados, la "Yanacocha" trató infructuosamente de zafarse del "Arequipeño", tras perder a su intrépido capitán y tener averías y varias bajas. Se esperó el abordaje de los salaberristas. "Después de una matanza

progresiva de ambas partes y cansado el enemigo de matarnos gente con su artillería, cuyos fogonazos entraban hasta la cubierta de la goleta”, relata su comandante interino (“Parte Oficial del Capt. Accidental de la “Yanacocha”. En: “El Peruano”, Lima, 28 de Agosto de 1879), los tripulantes del bergantín se lanzaron a su vez al asalto de su rival, en la cual se produjo una fiera lucha con arma blanca. El cruento enfrentamiento terminó con la rendición de los orbegocistas, aliados de los bolivianos.

El combate duró cinco horas. La “Yanacocha”, que sufrió grandes destrozos, perdió 40 hombres. La nave vencedora recibió daños de consideración y tuvo varias bajas.

2.2. *Reglamentación de la extracción del Guano*

El Gobierno Peruano, interesado en defender los cuantiosos intereses fiscales representados por la riqueza de los depósitos de guano que podían verse perjudicados por el contrabando de este producto, dictó una reglamentación sobre su extracción y venta mediante Ley del 21 de Marzo de 1842 (Colección de Leyes, Decretos y Ordenes, Huarás, 1852. Vol. VIII, p. 193).

Se estableció un plazo de tres meses a todo buque nacional dedicado al tráfico del guano para uso de la agricultura del país, para inscribirse de nuevo en la matrícula del puerto a que perteneciera y que el capitán debía dar el correspondiente aviso a la Comandancia de Marina de El Callao. Pasado el plazo todo barco ocupado en su transporte caería en comiso.

Se dictaminó que la isla situada al norte de Chincha y el Pabellón de Pica eran los únicos lugares en los cuales podía extraerse guano por los buques nacionales, prohibiéndose hacerlo en otros parajes o islas de la Costa. Las infracciones serían reprimidas con el comiso. Los barcos que iban a cargar para el consumo del departamento de Moquegua debían sacar su licencia en la Aduana de Arica y el destinado para el de Arequipa, en la del puerto de Islay.

2.3. *Vigilancia Naval de la Covadera*

El Gobierno del Mariscal Ramón Castilla mientras se movilizaban tropas y buques de guerra al sur del Perú para afrontar una posible invasión boliviana, en 1845 ordenó que un buque de guerra “se situara en las guaneras de Pabellón de Pica con el objeto ostensible de evitar nos roben el guano los extranjeros” (Carta de Castilla al General Cisneros. Archivo Castillo Epistolario. Lima, 1961. Vol. III, p.

133). Esta medida reflejaba su preocupación por la defensa de aquella riqueza que estaba tomando importancia. En otra comunicación respecto al guano decía: “habiéndose acabado en África vienen a llevarlo furtivamente los ingleses” (Carta de Castilla al General Cisneros. Archivo Castillo Epistolario. Lima, 1961. Vol. III, p. 124).

Francisco Rivero, buen conocedor del inmenso valor de las covaderas del sur del Perú, recomendó “la permanencia de una embarcación de guerra que cruce entre las latitudes de Islay y río Loa, armando y tripulando ella misma una lancha de balandra que por ocasiones las reemplace. Este sistema, además de surtir buenos efectos para la vigilancia del huano, coadyuvará también a impedir el contrabando que pueda hacerse en aquellos parajes” (Rivero, 1847).

2.4. *Reconocimiento de Peacock y Rivero*

El capitán Peacock en 1846 visitó Pabellón de Pica, cuya existencia calculó en tres millones de toneladas de guano, pero advertía: “si no hay roca en el corazón de ese maravilloso farellón, contendrá dos o tres veces la cantidad citada del precioso material, porque serían necesarios infinitos siglos para la acumulación de guano que reemplazase a la roca que se presume exista” (carta de G. Peacock en: “La Opinión Nacional”, Lima, 5 de Mayo de 1874).

El Gobierno de Castilla (1844-1851), sumamente interesado en el comercio del guano, comisionó al Sr. Francisco Rivero para efectuar un reconocimiento de los depósitos del litoral del Perú, a fin de conocer las reservas acumuladas en cada uno de éstos. Durante esta administración las islas Chinchas, situadas frente al puerto de Pisco, comenzaron a ser explotadas y se convirtieron por muchos años en el símbolo de la gran riqueza guanera del Perú, única hipoteca para la seguridad de los empréstitos obtenidos por el Perú en Europa.

Sobre la covadera de Pabellón de Pica, Rivero refiere en su relación “Como en las otras localidades el huano se halla aquí depositado en quebradas de más o menos longitud y variada anchura, de las que algunas aparecen ahora del todo o particularmente explotadas, ofreciendo un lecho geológico bastante sinuoso y desquiciado, que da a conocer que el terreno puede haber sufrido levantamientos subterráneos”.

El ingeniero encontró explotación de la covadera hecha a tajo abierto y defectuosa y variable la altura en los depósitos, con cortes de 15 hasta 40 varas.

En la parte del centro y sur habían quebradas no trabajadas, siendo las primeras las de mayor elevación y ricas en material.

“Al lado Norte de las quebradas explotadas, existe un inmenso barranco de más de doscientas varas de ancho, cubierto todo él por una gruesa capa de arena, pero que encierra el mejor huano de Pabellón, con una altura que según mis observaciones no puede bajar de treinta y cinco a cuarenta varas, principió a trabajarse y se abandonó después, porque habiendo huano de más fácil extracción no han querido tomarse la molestia de desarenarlo”.

Rivero calcula la existencia de Pabellón de Pica en 5.950.000 varas cúbicas.

En su visita halló en la caleta un caserío habitado por 60 a 70 personas. Este escaso número de pobladores se proveía de productos agrícolas del oasis de Pica que ocasionalmente llevaban los arrieros de aquella localidad. En cambio, eran abundantes los productos marinos en el lugar. El agua y otros víveres los obtenían de los barcos guaneros.

Con respecto a la explotación y carguío comenta que se trabajaba a tajo abierto. “desarenando y descostrando primero la capa de caliche que le cubre para preparar después las mesetas de dimensión variada según lo va permitiendo la quebrada. Se afloja enseguida el terreno con barretas o con tiros de pólvora, cuando es absolutamente necesario” (Rivero, 1947).

El carguío fertilizante se efectuaba de la siguiente forma: Se formaban rastras estrechas para hacer rodar el guano, pasándolo después por puentecitos de madera hasta las frágiles balsas que podían acercarse a la costa. Las balsas entregaban su carga a las embarcaciones menores, las cuales se atracaban a los buques que finalmente recibían el guano.

2.5. *El impuesto al guano embarcado por la Caleta*

Existía un pequeño gravamen de medio real por fanega de guano embarcado por la caleta, cuyo producto se dedicaba al pago del maestro de la escuela de Iquique.

El corresponsal iquiqueño de un diario limeño se quejaba a través de sus columnas porque “se cobra a un reducido cómputo y por un trato convencional entre el representante del ramo y el dueño de la embarcación, advirtiéndose la notable excepción, que los buques que cargan huano para Arica e Islay pagan el impuesto en aquellos puertos, sólo quedando en beneficio del pueblo de Iquique unos veinte pesos al mes para el pago del profesor” (“El Herald”, Lima, 10 de agosto de 1855). Es decir, se sacaba un ridículo beneficio por este concepto, el

que hubiera sido muy positivo si se hubiese recibido también el valor del impuesto que pagaban los buques que embarcaban guano destinado a los puertos citados más arriba.

2.6. *Los revolucionarios vivanquistas ocupan la Caleta. La captura de barcos cargando ilegalmente guano*

Corría el año 1857, el Perú se encontraba envuelto en una nueva guerra civil desencadenada por el encarnizado enemigo del Presidente Castilla; el General Vivanco, teniendo como foco revolucionario la ciudad de Arequipa y el apoyo mayoritario de la flota de guerra, con la cual pudo apoderarse de las valiosas islas Chinchas, de donde los rebeldes obtuvieron recursos para financiar los gastos de la revolución. Los insurrectos enviaron una expedición naval compuesta por la fragata “Apurimac” y dos vapores a Iquique, puerto que cayó en su poder sin resistencia en noviembre, retirándose las autoridades al interior.

El objetivo perseguido por los revolucionarios era muy claro, la toma incruenta de Iquique significaba disponer también del depósito de Pabellón de Pica, caleta bajo jurisdicción de este puerto mayor, y así poder autorizar embarques de guano con destino al extranjero, para lo cual se pusieron en contacto con comerciantes foráneos. Estas operaciones ilegales, por estar expresamente prohibidas, les permitiría sacar más fondos para sufragar los gastos de la aventura sediciosa del General Vivanco.

Desde Iquique salió una expedición naval que ocupó la guanera, en la cual se establecieron las autoridades facciosas formadas por el Gobernador, Capitán de Puerto y Comisario, con el apoyo de un pequeño destacamento de 25 a 30 soldados.

Estando en campaña contra Vivanco en la zona de Arequipa, Castilla recibió noticia sobre la salida desde Islay de una fuerza naval rebelde rumbo a Iquique. El mandatario manifestó su inquietud al Ministro Ortiz de Ceballos, en una carta del 2 de diciembre de 1857, referente al propósito de los revolucionarios: “Parece que se propone robar guano de Iquique a fin de satisfacer las exigencias de los especuladores chilenos, que tenían iniciadas sus contratas” (Archivo Castilla. Epistolario. Lima, 1967, Vol. VI, p. 132).

El Gobierno resolvió encomendar al vapor de guerra leal, el “Tumbes”, a las órdenes del Tte. 1º Ignacio Dueñas, una misión especial con instrucciones en las cuales se le indicaba a su comandante que “no sólo debía capturar los buques que

cargaban huano si no también los que iban con este objeto” (Parte Oficial del Cdte. Dueñas. En: “El Peruano”, Lima, 30 de Enero de 1858).

El “Tumbes” zarpó de El Callao el 12 de enero de 1858 rumbo al sur, a cumplir su delicada misión que podía ser frustrada por la fragata rebelde, la “Apurimac”.

El “Tumbes” el 23 de ese mes interceptó a la fragata norteamericana “Dorcas C. Yeaton”, navegando rumbo al N.E., revisándose sus papeles se observó dos licencias: una otorgada por las autoridades marítimas de Valparaíso y la otra firmada por el consulado de los Estados Unidos para Iquique, esto motivó la sospecha que su verdadero destino era Pabellón para cargar guano. Por esa razón la nave tuvo que dirigirse a El Callao, llevando a su bordo a un guardiamarina con una nota oficial con las causas de esta resolución.

El buque de guerra se encontró después con un ballenero, el “Hero”, y una barca inglesa: “Norfolk”, de 360 toneladas, con una partida de guano. El capitán del mercante mostró sus papeles en los cuales se indicaba que éste provenía de una covadera boliviana ubicada en el Departamento Litoral de Cobija: Punta Paquica, llamada también Cabo San Francisco, cuya existencia desconocía. Su duda se disipó al consultar el Derrotero de Costa publicado por el Almirantazgo Británico.

Luego de reconocer el depósito de Punta de Lobos, donde habían dos buques, navegó hacia Pabellón de Pica “y a una distancia de 5 millas divisé entre la neblina tres buques fondeados en el Pabellón de Pica que aproximándose pudo reconocer”, anota en su parte oficial el Comandante Dueñas (Parte Oficial del Cdte. Dueñas. En: “El Peruano”, Lima, 30 de Enero de 1858). Enseguida la nave leal al Gobierno del Mariscal Castilla, volvió a Punta de Lobos, lugar donde apresó y remitió al primer puerto peruano los dos guaneros sorprendidos allí.

El “Tumbes” de nuevo enfiló rumbo a Pabellón de Pica (24 de enero de 1858). Allí estaban fondeadas el clíper de bandera norteamericana “Lizzie Thompson”, “Virginia”, de 429 toneladas, y “América”, de 500 toneladas, con 8 hombres.

Los documentos del “Lizzie Thompson” señalaban comprometedores datos: Estaba fletado por el Cónsul francés en Iquique y consignado a su capitán. La licencia la había dado el Comandante General de Marina revolucionario “para cargar huano en Pabellón de Pica a cuenta de mil toneladas de registro que ha comprado al Estado su fletador” (Parte Oficial del Cdte. Dueñas. En: “El Peruano”, Lima, 30 de Enero de 1858).

El clíper había llegado el 25 de Diciembre de 1857. Estaba cargando el abono desde el 4 de enero hasta su aprehensión. El embarque que realizaba se vio dificultado por el mal estado del mar.

El 2º piloto Mr. Caleb y tripulantes de la embarcación del gran país del Norte, en una declaración ante el cónsul norteamericano en El Callao, relatan los sucesos:

“... entre ocho o nueve de la mañana de este día (24), un vapor de guerra peruano que reconocimos por el “Tumbes”, se acercó y mandó un bote armado a nuestro costado, cuando el oficial encargado de éste vino a bordo, se entró en la cámara y salió luego con el capitán y le ordenó que viniese a bordo del bote con sus papeles y lo llevó al “Tumbes”.

“En cosa de veinte minutos el bote armado volvió otra vez con el capitán, y otro vino del “Tumbes”, ambos con tripulaciones armadas de fusiles, rifles, cuchillos y hachas. Subieron sobre cubierta y los soldados apuntaron sus fusiles a los exponentes, levantaron las espadas y hachas sobre sus cabezas, ordenándole al mismo tiempo que dejasen el buque y viniesen a bordo del “Tumbes”.

“Entonces los exponentes entraron en sus botes y se acercaron al costado del Tumbes. Algunos de ellos fueron a bordo del vapor y después de dejar allí la mala (correo) del capitán, se ordenó a los dos botes donde estaban los exponentes que volviesen al “Lizzie Thompson”, en consecuencia volvieron a su barco y estando a bordo se les dijo que le pusieren en franquía (salir del puerto): el segundo piloto Mr. Caleb rehúso obedecer esta Orden, y uno de los hombres que habló fue golpeado por los peruanos. Había dos botes armados del Tumbes al costado del Lizzie Thompson y sus tripulaciones fueron a bordo y trataron de ponerlo en franquía, cortando las amarras y abandonando las cadenas para darse prisa. Se mandó a los exponentes que dejasen el “Lizzie Thompson” puesto que se negaban a mover el buque, ayudándoles a ellos. Al bajar a los botes uno de la tripulación, Martín Rue, fue herido por detrás en la cabeza por un soldado peruano, lo que le causó un abundante derrame de sangre y dos días de fiebre. Entonces los exponentes en sus botes se dirigieron al vapor, llegaron al habla y preguntaron que debían hacer; la contestación dada en inglés fue la siguiente: “váyanse U.U donde quieran, váyanse al infierno si I.U. quieren, pero si vuelven a su buque le haremos fuego”. Esto les fue dicho desde el vapor. Mientras se daba esta orden a los deponentes, seis hombres que había con ellos

pertenecientes al buque chileno “Margarita”, cuando pasaban por el desembarcadero, descargaron un rifle a sus botes, cuya bala cayó en el agua a poca distancia de uno de ellos. Entonces se dirigieron al vapor y les dijeron de nuevo que se volviesen. Los exponentes dicen que pasaron dos horas en esto, y tanto el vapor Tumbes como la tripulación que se había apoderado de su buque, les negaron agua y provisiones y apenas pudieron salir del buque con los pocos vestidos que alcanzaron a tomar a la lijera en aquel momento” (“El Comercio”, Lima, 4 de noviembre de 1858).

Los marinos finalmente se dirigieron a tierra, donde las autoridades revolucionarias que ocupaban la caleta guanera los ayudaron con pan y agua. De Pabellón de Pica viajaron a Iquique.

El capitán de la fragata chilena “Virginia” alegaba que su recalada en la caleta era para “hacer lastre para continuar su viaje a Chiloé, y es muy extraño e inexplicable, como un buque escaso de lastre haya podido barloventear y arribar a un punto donde no podía llenar su objeto, siendo además desconocido hasta esta época en que un fin especial conduce allí ciertas embarcaciones” (“El Peruano”, Lima, 30 de enero de 1858). Esta fragata, estando fletada también por el cónsul francés en Iquique, el cdte. Dueñas suponía que venía a llevar el saldo de las mil toneladas consignado en los documentos del “Lizzie Thompson”.

La otra fragata chilena, la “América”, también fue capturada, pues el piloto se negó a dar la razón por la cual esta nave había fondeado en este paraje. El cdte. Dueñas supo que la “América” tenía lista en la playa su carga de guano, y como tenía instrucciones no sólo de capturar los buques que cargaban huano sino los que iban con este objeto y habiendo plena justificación para asegurar que ése era su fin, ordenó que el buque chileno fuera conducido bajo custodia a El Callao.

Los buques referidos debidamente custodiados salieron hacia El Callao, puerto al cual también se dirigió el “Tumbes”. Las tripulaciones de éstos fueron dejadas en tierra. Dueñas afirma que no les fue posible transbordarlas a su nave y que accedió a la solicitud de muchos marineros deseosos de bajar a la playa, para lo cual les cedió todas las embarcaciones marineras y les permitió llevar sus equipajes y provisiones. Alega el alto oficial peruano: “Pues muy claro de concebir parece que para tripular cinco buques yo debía haber empleado casi toda la gente de mi mando y que con la reducida dotación de sirvientes del “Tumbes”, y sin tener ningún oficial a bordo, muy difícil me era custodiar a individuos que según datos basta se hallaban bien dispuestos para la sublevación...” (“El Comercio”, Lima, 4 de noviembre de 1858).

Las autoridades aduaneras del Perú iniciaron los trámites de los respectivos juicios a los barcos sorprendidos en Pabellón de Pica.

El asunto del “Lizzie Thompson” y de los otros dos barcos de bandera norteamericana causó un entredicho entre Perú y los Estados Unidos de América. El Gobierno de Washington protestó ante el Gobierno Peruano, reclamando por este atentado a su bandera, a los derechos y la dignidad de esa nación.

El Presidente del Perú, Mariscal Castilla, en correspondencia oficial calificó al representante de la Casa Blanca en Lima como “un tuno y ordinario diplomático”. Justificaba plenamente la acción del buque de guerra leal a su Gobierno pues “tuvo origen en la toma con el robo en la mano de los buques *yankees* que capturó el “Tumbes” (Archivo Castilla. Epistolario, Vol. III: 258).

El cdte. del “Tumbes” rechazó las acusaciones por su actuación en la captura de los buques guaneros: “Mis procedimientos fueron sagaces, comedidos y atentos hasta el extremo de haber consentido que el capitán de la “Margarita” viniese a bordo de su respectivo buque al Callao” (“El Comercio, Lima, 4 de noviembre de 1858).

La cuestión del “Lizzie Thompson” fue llevado al arbitraje del Rey de Bélgica en 1862.

2.7. *El terremoto y salida del mar de 1868*

No ha sido posible encontrar datos sobre las consecuencias de esta catástrofe natural en esta caleta. En todos los periódicos y documentos revisados no se hace ninguna mención al respecto. En general, en todas las localidades del litoral de Tarapacá los mayores daños fueron causados por la salida de mar. En consecuencia, en Pabellón de Pica deben haber naufragado algunas embarcaciones en caso de haberse hallado en aquel 13 de agosto de 1868.

3. DE CALETA A PUERTO

3.1. *Las Guaneras del Sur*

Las grandes guaneras de las islas Chinchas, objeto de una extensa explotación, se encontraban en decadencia después de muchos años de auge. Los trabajos en otras islas ubicadas en el litoral norte del Perú no causaban la impresión que se

tenía anteriormente sobre la gran riqueza guanera, con la cual se pagaba la deuda externa del país.

El Gobierno Peruano, al contratar el empréstito de 1872, entre las garantías ofrecidas a los compradores de los bonos que se emitieron figuraba el guano de los depósitos del Sur (Dancuart, 1908: 141), sobre los cuales no se había hecho un reconocimiento oficial que demostrara la exacta magnitud de éstos, aunque habían cifradas esperanzas sobre su importancia de acuerdo a las exploraciones efectuadas por Peacock y Rivero en años anteriores.

Por esta razón, se envió una misión a explorar las covaderas.

3.2. *Reconocimiento de Thierry, Hindle y Cookson*

A petición del Ministro de Hacienda, el 5 de diciembre de 1873, la Junta Central de Ingenieros de la Dirección de Obras Públicas nombró al ingeniero francés Henri Thierry para dirigir la comisión encargada de explorar las guaneras del litoral meridional de Tarapacá. Posteriormente, el Ing. y Jefe de Tarapacá, Mr. Hindle, fue nombrado para verificar personalmente los trabajos de Thierry.

Las labores de Thierry y Hindle contaron con la colaboración del cañonero de la Armada Peruana "Mayro" y la corbeta inglesa "Peterel", nave de guerra que en cumplimiento de órdenes del Contra-Almirante Cochrane, Cdte. en Jefe de la Escuadra del Pacífico, realizó un reconocimiento de los yacimientos y sus respectivas caletas, lo que revelaba el sumo interés de Inglaterra por la riqueza guanífera de las costas tarapaqueñas.

Con fecha 31 de Marzo de 1874, la Junta Central de Ingenieros elevó al Ministro de Hacienda los informes de Thierry y Hindle ("El Peruano", Lima, 9 de abril de 1874). El del primer ingeniero iba acompañado, rectificadas según examen de Mr. Joseph Hindle.

Por su parte, Cookson, comandante del "Peterel", por nota del 27 de marzo de 1874 presentó al Almirantazgo Británico el informe de su comisión ("Documents et rapports sur les guanos de Tarapacá", París, 1874: 18-24).

Al conocerse los informes de aquellos dos ingenieros al servicio del Perú y de Cookson, y los resultados del análisis de la calidad del guano hecho por Raimondi, causó inmensa satisfacción a las autoridades gubernamentales. La feliz noticia sobre la gran riqueza de los depósitos de guano de Tarapacá impresionó a los tenedores de bonos peruanos, en los cuáles había dudas de su magnitud. Un ejemplo de esto fue la actitud de una casa inglesa interesada en la cuestión de los

bonos: Henry Powell Company, en correspondencia dirigida el 6 de marzo de 1874 al capitán Peacock, buen conocedor de las guaneras del sur, le consultaba sobre “la cantidad de guano que aún existe en la costa del Perú” (“La Opinión Nacional”, Lima, 5 de mayo de 1874). La contestación del marino fue muy alentadora “confirmaba con autoridad conocer personalmente las valiosas guaneras de Tarapacá, con cuya explotación se podría cubrir suficientemente la deuda externa peruana. Peacock les indicaba que era sorprendente la baja cotización de los bonos del Perú con respecto a los de Chile, tomando en cuenta la superioridad de los recursos naturales de este primer país. Agrega además: “En el hecho, no hay gobierno extranjero en el mundo que posea garantías más efectivas de riquezas que el Perú” (“La Opinión Nacional”, Lima, 5 de mayo de 1874).

3.3. *Raimondi revela la calidad del guano de Pabellón de Pica*

A. Raimondi, el 23 de marzo de 1874, entregó el análisis del guano de Tarapacá, figurando en éste el proveniente de Pabellón de Pica. El científico italiano expresaba que es seco, pulverulento, con elevada cantidad de amoníaco y fuerte proporción de ácido fosfórico soluble, superior a la que contiene el mejor guano de las islas Chinchas. Enfatiza que este depósito y otros permitirá al guano del Perú recuperar su prestigio en el mercado europeo, y así lograr aumentar su venta con el consiguiente beneficio para las arcas fiscales (“Memoria del Director de Rentas en Memoria del Ministerio de Hacienda”, Lima, 31 de diciembre de 1874).

COMPOSICIÓN Materias Contenidas	PABELLÓN DE PICA			
	Pabellón de Pica Gran cerro Lado Sur	Pabellón de Pica Cerro o Pabellón	Pabellón de Pica	Pabellón de Pica Boca del Infierno
Agua Higrométrica	11%	7,50%	12,50%	3,70%
Materias orgánicas y sales amoniacales	47,50%	13%	47,50%	48,10%
Sales alcalinas	12,50%	27,20%	11%	16,20%
Ácido fosfórico soluble	9,30%	3,20%	10,50%	10,20%
Fosfato de cal insoluble	9,80%	27,00%	15%	5,50%
Arena	3,30%	11,00%	2,80%	2,50%
Carbonato de cal y otras materias inertes	6,60%	11,10%	0,70%	13,80%
	100%	100%	100%	100%

3.4. *El Perú divulga en Europa las bondades del guano del sur*

Posteriormente la Inspección Fiscal en Europa, con sede en París, hizo analizar las muestras de guano enviadas a dos químicos muy conocidos, el francés M. Maret y el inglés Mr. Manning. El Inspector-Jefe Lino M. Barreda daba cuenta, el 29 de Octubre de 1874, al Ministro de Hacienda la favorable opinión de estos químicos y otros que “han quedado satisfechos de su superior calidad y han manifestado que no necesita de manipulación alguna para ser empleado en la agricultura” (“El Peruano”, Lima, 31 de diciembre de 1874).

La Inspección Fiscal en París inició una campaña de divulgación de las bondades del guano del sur, remitiendo muestras a los cónsules generales en: Inglaterra, Francia, Bélgica, Alemania e Italia, y a la Agencia de la Inspección de España, para proporcionarle a los que desean efectuar análisis de su calidad. Igualmente, los cónsules recibieron el encargo de iniciar una serie de publicaciones en los más importantes periódicos agrícolas y financieros sobre los análisis de Maret y Manning y divulgar la cantidad de guano en los depósitos meridionales. Su acción se extendió a las exposiciones agrícolas. En la Exposición de Insectos se exhibieron muestras de guano. “El jurado y los químicos manifestaron su favorable opinión al abono” (“El Peruano”, Lima, 31 de diciembre de 1874).

En esa misma exposición, el señor A. Gelot, pronunció un discurso el 25 de septiembre de 1874, en el cual daba a conocer las reservas de las covaderas de Tarapacá. Destacaba su importancia por la gran cantidad de amoníaco que contiene este abono, lo que permitiría combatir en cierto grado la temible plaga de la filoxera que azotaba los viñedos franceses.

3.5. *Descripción de la gran Covadera de Pabellón de Pica*

Una descripción de la época refiere lo siguiente sobre la gran guanera: “...su forma general es un inmenso cono de 320 m. de altura, con una cima de peña. Todos los declives son muy rápidos y formados de huano, que en algunos puntos se ve de color amarillo, o cubiertos de una ligera capa blanca oxidada por el aire, y en otras partes se esconde bajo grandes fondos de arena y de piedras”.

La covadera estaba dividida en varios sectores, de Norte a Sur, conocidos por los siguientes nombres: Cueva, Guardián, San Lorenzo, Infiernillo, Barlovento, Tigre y Rinconada, cuyos detalles dados por Thierry los transcribiremos completamente:

“En la CUEVA, y a una altura media de 40 metros se halla un guano amarillo muy compacto, que según los prácticos del país

fue siempre apreciado por los agricultores del interior; y todo hace creer que al frente mismo de esa quebrada se ha embarcado antes, aunque de seguro con bastante peligro”.

“En el GUARDIAN, grandes trabajos fueron hechos, pero no se han extendidos sino a la base, y no suben más que a la tercera parte del depósito”.

“SAN LORENZO, fue muy poco explotado y para aprovechar el transporte debido a la pendiente natural, los antiguos han trazado en la superficie caminos angostos con un piso de piedras más o menos largas, y en esta clase de canal el guano descendía hasta el mar”.

“INFIERNILLO, esta parte fue así designada por las grandes rocas y la bravezada mar a su pié. Aquí sube mucho el plano de guano, siguiendo los más pequeños contornos de la cima de piedras a una altura de más 160 mts., y siendo la superficie bastante regular”.

“En BARLOVENTO se encuentra una inmensa cantidad de guano muy puro, conocido como “guano blanco”. Tanto por los precios más altos que se pagan por esta clase como por las grandes existencias aún intactas, esta parte es la más rica de Pabellón”.

“TIGRE, esta pendiente es muy alta y rápida, y bajo ella rompen las olas con mucha braveza. Una parte está cubierta de piedras rodadas de las cimas superiores, y en algunos puntos el peso ha deprimido el guano que se muestra en varias fracturas, como también en los cortes hechos en su límite inferior”.

“Más lejos viene la Rinconada, completamente virgen si se exceptúan los lados bañados por el mar. Después hay taludes extensos cubiertos de arena; el guano existe allí como enterrado a distintas profundidades. Un pequeño cerro con la cima cubierta de poco huano se levanta sobre esta capa” (Thierry, 1874).

La existencia de guano se eleva a 5 millones de toneladas. Thierry estima que este cálculo era muy moderado. Hindle sostiene por su parte que por las dificultades que presenta el Pabellón de Pica nunca se sabrá la cantidad que

contiene. El Comandante del “Peterel” reduce el volumen de la guanera en 4.500.000 toneladas, como resultado de los trabajos de mensura realizado por personal de dicho buque (“Informe del Cde. Cookson al Almirantazgo Británico” En: “Documents et rapports sur les guano de Tarapacá”, París, 1874: 21).

Monsieur Thierry levantó un plano topográfico del Pabellón de Pica. Por su parte, los marinos ingleses del “Peterel” levantaron un plano hidrográfico de la ensenada, señalándose en él el sitio para un rompeola en la parte sur de la caleta contigua al morro.

Al norte del depósito estaban las ruinas de una antigua población. El comandante del Peterel, cuando visitó el lugar, refiere que vio apenas un pájaro. Un nativo que vivía en la caleta desde hace 40 años, le contó que al llegar por primera vez a este paraje el peñón estaba enteramente cubierto de pájaros en número incalculable. “Una peste ocurrida alrededor de 25 años atrás los atacó, muriendo por millones... “Ellos volaban alrededor de un lugar en el mar y caían al agua; sobre una extensión de varias millas, la costa estaba cubierta de sus cuerpos” (“Informe del Cde. Cookson al Almirantazgo Británico” En: “Documents et rapports sur les guano de Tarapacá”, París, 1874: 22).

3.6. *La habilitación del Puerto*

Gracias a esta fabulosa riqueza nació la localidad costera de Pabellón de Pica que dejó de ser una simple caleta. La ensenada esporádicamente visitada por pequeños buques, en adelante será un afamado punto de recalada de gran cantidad de naves de distintas banderas, en especial inglesas, que arribarán para tomar cargamentos del precioso abono formado por las deyecciones de los pájaros marinos desde tiempos inmemoriales. El guano se distribuirá en los mercados internacionales: en Europa, Norteamérica, el Caribe y Asia, donde será muy cotizados por los agricultores para fertilizar sus sembríos.

Una resolución gubernativa del 11 de marzo de 1874, autorizó a una firma denominada Empresa del Carguío del Guano para abrir los cortes necesarios en los yacimientos guaníferos del Sur (“El Peruano”, Lima, 18 de septiembre de 1874).

Otra resolución, del 22 de junio de ese año, dispuso que el ingeniero Henri Thierry determinara el lugar más conveniente para el embarque del guano de Pabellón de Pica, disponiéndose para dicha misión el vapor “Mayro” (“El Peruano”, Lima, 23 de junio de 1874).

El 16 de septiembre de 1874 se dispuso que la mencionada empresa proveyera los aparatos y útiles necesarios para “principiar cuánto antes la explotación de los depósitos del Sur de la República, principiada por el que existe en el Pabellón de Pica”, lo que revela el interés del Gobierno Peruano para que comenzara la actividad extractiva del guano (“El Peruano”, Lima, 18 de septiembre de 1874).

Al mes siguiente, octubre, al Ministerio de Guerra y Marina se le ordenó establecer una guarnición de 20 hombres y un capitán de puerto para Pabellón de Pica (“La Opinión Nacional”, Lima, 29 de octubre de 1874).

3.7. *Creación de la factoría de Pabellón de Pica y el Pueblo de Chanabaya*

Se aprovechó el magnífico desembarcadero de la caleta de Chanabaya para bajar todos los materiales necesarios para levantar el establecimiento de Pabellón de Pica, donde estaban concentradas las labores de explotación y embarque del guano del morro. El establecimiento se componía de casas, oficinas, aguadas, galpones, talleres, hospital e iglesia. En la zona del gran depósito se habilitaron plataformas, senderos, puentes, se tendieron líneas férreas para comunicar los puntos de explotación con los embarcaderos. En resumen, en Pabellón de Pica vivirían los empleados y obreros de la Empresa del Carguío del Guano.

En Chanabaya, gracias a la existencia de una pampa costera más espaciosa, el inmejorable desembarcadero y varadero, y un pequeño depósito de guano en la punta de este mismo nombre, se creó un poblado dotado de casas, oficinas, establecimientos comerciales, bodegas, aguadas y muelles. Chanabaya será el centro comercial que vivirá merced a la explotación de la gran riqueza de Pabellón de Pica. Su inesperada destrucción en mayo de 1877, por efecto de una terrible salida de mar, motivó que ya no fuera más reedificada en ese lugar, el que quedó transformado en un simple varadero. Toda la actividad comercial de Chanabaya hubo de trasladarse a Pabellón de Pica.

3.8. *Las labores de explotación de Pabellón de Pica*

El guano se encontraba bajo grandes capas de arena y caliche. Esto hacía necesario removerlas previamente para extraer la sustancia fertilizante, lo que imponía un mayor costo por cada tonelada embarcada. Pero al ser eliminado el material que la cubría, la explotación resultaba más fácil y menos onerosa.

Los trabajos preparatorios, es decir, “la limpia”, se veían dificultados por la topografía del cerro y el viento que causaba derrumbes y perjudicaba

constantemente las faenas. Después se instaló una bomba hidráulica para arrojar chorros de agua sobre las capas señaladas a fin de eliminar la arena y piedras. Estos desmontes se sacaba en carros.

Enseguida viene “la picadura” del guano para desterronar. Se usaban picotas y palas. Habían rejas de fierro para arnearlo. El abono era colocado en carros de fierro y conducido por las líneas férreas desde los sitios en trabajo a los embarcaderos donde, por medio de mangueras, era echado a las embarcaciones menores que las llevaban a los buques. Habían tres plataformas que se desprendían del peñón sobre el mar formando muelles de embarque: una al sur, otra al norte y la tercera al centro.

Las bravesas de mar solían suspender las labores de embarque.

3.9. *Los trabajadores*

Habían dos clases de trabajadores. Los peones libres, de nacionalidad chilena, boliviana y peruana, que ganaban un jornal de dos soles. Estos vivían en carpas. Igualmente en carpas vivían los carpinteros. Los marineros estaban alojados en barracas. Los empleados tenían casas. Los coolíes chinos, en cambio, eran trabajadores esclavizados. Estaban albergados en carpas.

La Cía. del Carguío del Guano contrató gran cantidad de infelices coolíes traídos de China. Esta pobre gente fue objeto de una dura explotación en esta factoría perdida en la remota costa sur del litoral de Tarapacá. Era una mano de obra barata, sumisa y laboriosa. Habían demostrado sus cualidades laborales en las islas Chinchas, guaneras donde sufrieron grandes penalidades. Ahora les tocó trabajar en las peligrosas faenas de las covaderas del Sur.

Muchísimos orientales perdieron la vida por los accidentes de trabajo, el exceso de esfuerzo físico y la alimentación deficiente. Estaban pobremente vestidos. Se les entregaba 1 sombrero de palmas, un calzoncillo, una camisa y una frazada ordinaria. Un escritor inglés refiere que en el último trimestre de 1875 habían 355 chinos en Pabellón de Pica, de los cuales 98 estaban en el hospital (Cole, 1884: 199).

Los súbditos del Imperio Celeste contaban con un templo, conocido como la Iglesia de los Asiáticos, donde podían realizar los ritos religiosos de su lejana Patria.

La explotación de la mano de obra china constituye una deprimente página de la historia de Tarapacá bajo la administración peruana. El Estado, que era dueño de

las contratas de los coolíes, y la Empresa, a cuyas órdenes trabajaban los orientales, son cómplices de estos vergonzosos abusos, a los cuales estuvieron sujetos estos llamados colonos que no eran otra cosa que trabajadores esclavizados, pese que la esclavitud había sido abolida por el Mariscal Castilla en 1854. Por razones fríamente comerciales y raciales a éstos no se los consideró en la disposición castillista.

3.10. *Turbulencias populares.*

Disturbios se produjeron en Pabellón de Pica. En septiembre de 1876, una vecina acusó a unos chilenos de haberle robado un barril de chicha. Un oficial ordenó a dos soldados intervenir, esto provocó un encuentro entre los policías y los chilenos, resultando un soldado y dos individuos del pueblo heridos.

El suceso referido conmocionó a los peones que en cantidad de 600 se agruparon enfurecidos en los alrededores del hospital. Allí discutieron y acordaron enviar una comisión exigiendo el castigo del oficial y de la tropa, lanzando la terrible amenaza de quemar la Población y los elementos del carguío.

La noticia de la grave situación llegó a conocimiento del Gobernador, que inmediatamente ordenó la movilización de la Guardia Urbana para hacer frente a las amenazas incendiarias de los trabajadores. La autoridad civil logró calmar la exaltada actitud de los peones, prometiéndole hacer estricta justicia. Ellos aceptaron el fervoroso llamado persuasivo del Gobernador, apoyado por los guardias urbanos, prestos a intervenir en caso de desatarse los temidos desórdenes, los que se evitaron y con esto se logró salvar la factoría (“La Opinión Nacional”, Lima, 2 de octubre de 1876).

3.11. *El Puerto*

El puerto tiene una pequeña y profunda bahía que se abre entre el peñón, por el sur, y la Punta Chanabaya, por el norte. Esta última separa la ensenada de Pabellón de Pica de la rada de Chanabaya.

El Comandante del “Peterel” envió en 1874 sus observaciones hidrográficas al Almirantazgo Británico. La Oficina Hidrográfica de S.M.B. publicó cortas noticias sobre Pabellón de Pica en el Derrotero de Costa de 1875, para que sirvieran de consulta a los capitanes de los mercantes que llegaban a su bahía. La señalada nave de guerra de la Marina Británica levantó un plano de dicha ensenada.

Su autoridad era el Capitán del Puerto, con personal subalterno. Tenía a su cargo todo el movimiento naviero. Primeramente tenía su oficina en Chanabaya. Después del arrasamiento de esa localidad por el maremoto de 1877, la Capitanía de Puerto se trasladó a Pabellón de Pica.

Estaba bajo la jurisdicción de la Aduana de Iquique. Sin embargo, por un decreto del 22 de enero de 1878, fue separado de ésta y se creó en él una Sección de Aduana, para prestar una mejor y rápida atención (“La Opinión Nacional”, Lima, 9 de febrero de 1876).

En la bahía había en servicio: lanchas, botes, vaporcitos y balandras. También habían algunos pontones. La mayoría estaba dedicada al acarreo del guano a los buques. Algunos hacían el tráfico de agua procedente de Patillos y Punta de Lobos, donde habían plantas condensadoras de agua de mar.

El movimiento marítimo era activo. Desde la playa era realmente impresionante ver la flota de barcos guaneros. Arribaban naves de distintos tipos y banderas. Algunos, ejemplo:

- Fragata “Onese, de 726 toneladas, Capitán Henri, en lastre, fletado por Raphael. Norteamericana.
- Barca “Ada”, de 412 toneladas, Capitán Le Roy, en lastre, fletado por Raphael. Inglesa.
- Barca “Adela Sabina”, 705 toneladas, Capitán Pederson, en lastre, fletado por Dreyfus. Noruega.
- Barca “Pietro Accame”, 643 toneladas, Capitán Podestá, en lastre, fletado por Dreyfus. Italiana.
- Barca “San Giovanni”, 815 toneladas, Capitán Benedetto, en lastre, fletado por Dreyfus. Italiana.
- Barca “Genitón”, 851 toneladas, Capitán Guis, en lastre, fletado por Dreyfus. Italiana.

El 22 de diciembre de 1875 existían 81 buques surtos en el puerto. La concentración excesiva de naves provocaban las sobre-estadías que eran costosas, al no poder dar abasto la atención, por los escasos elementos de que se disponía para las labores de carguío.

3.12. Aspectos político-administrativos

Pabellón de Pica pertenecía al distrito de Iquique, de la Provincia Litoral de Tarapacá, que abarcaba toda la costa sur en la cual se encontraban las grandes covaderas. Este puerto era a su vez la sede de la Gobernación de las Guaneras del Sur, que incluía a los depósitos de Patache, Punta de Lobos y Huanillos.

El Censo practicado en 1876 arrojó una población para esta localidad de 2.154 habitantes, desglosados de la siguiente manera: 1917 hombres y 237 mujeres. Habían peruanos, chilenos, ingleses, italianos y chinos (“Censo General de la República del Perú, 1876”. Lima, 1878. Vol. VII: 967).

3.13. El Pueblo

La localidad estaba constituida por numerosos edificios de madera: casas habitaciones, oficinas, talleres y depósitos. Las edificaciones más notables eran la confortable residencia del Sr. East, con corredor al frente, con 11 piezas, gallinero, caballeriza, etc. y la Gobernación. Poseía además varios departamentos habilitados como oficinas. El “Almacén”, Comisaría, la Bodega de la Empresa y el Hospital.

Las calles de la población se llamaban: Sucre, Colón, San Martín y La Mar.

3.14. El Gobierno asume el control del carguío

El 23 de octubre de 1875 venció el contrato de la Cía. del Carguío del Guano. Se llegó, sin embargo, a un acuerdo por el cual continuó por cuenta del Gobierno las faenas del carguío en calidad de administradora de los depósitos, entre los que se encontraba el de Pabellón de Pica. Se estipuló abrir una cuenta en la que se cargaría al Estado los gastos por el carguío en jornales, víveres, sueldos de empleados, materiales y demás cosas necesarias, pagándose a la Empresa por derecho de Administración el 5% de los gastos que causare el carguío.

Esta Empresa empezó a llamarse Empresa Administradora del Carguío del Guano, la cual tuvo un grave problema con el Estado debido a que ambas partes habían acordado que, después de firmado el contrato de administración, se efectuaría la tasación de los capitales existentes en las guaneras en explotación. Hecho ésta, el Gobierno debía pagar los capitales existentes en ellos, y nombrar una administración fiscal que los reciba y continúe el carguío en ellos por cuenta del Gobierno y “A medida que e vayan entregando los depósitos a las personas o

contratistas que designe el Gobierno cesará la administración de la Empresa en los depósitos entregados” (“El Comercio”, Lima, 23 de junio de 1877).

El Gobierno hizo reparos a las tasaciones efectuadas, por haber recaído sobre cosas que no eran materia de peritaje.

El 1º de marzo de 1877 se ordenó que los depósitos del Sur fueran entregados por la Empresa Administradora del Carguío del Guano al señor Tirado, nombrado para dicho efecto Administrador General.

El representante de la mencionada compañía, señor J.N. Hinojosa, en nota al Gobernador de las Guaneras del Sur, le manifestaba que aceptaban al Sr. Tirado como Administrador General nombrado por el Gobierno, pero le advertía que en el caso que quisiera tomar posesión de sus capitales, haciendo uso de la fuerza: “nos oponemos a este acto con toda la energía del propietario que defiende lo suyo bajo el amparo de la ley, que según el contrato de Administración, el Gobierno no puede entrar en posesión de nuestros capitales sin hacer previamente pago de su importe”. Le hace ver, por otra parte, que su Cía. tenía perfecto derecho para retirar de los depósitos lo que estimen conveniente, esperando que en el ejercicio de dicho derecho no se le obstaculizara, por existir apoyo legal al respecto en los contratos primitivos sobre carguío. Termina protestando por lo que califica de despojo violento que se trata de llevar a cabo con uso de la fuerza y advierte que reclamarán por daños y perjuicios que puede sobrevenir” (“La Opinión Nacional”, Lima, 21 de marzo de 1877).

Otra nota similar remitió al Administrador General Fiscal del Carguío.

La Empresa Administradora del Carguío del Guano se negó rotundamente a entregar sus capitales al Sr. Tirado. El representante de ésta había manifestado al señor Tirado: “Yo no entrego los capitales, y si el representante del Gobierno me dice que es Administrador, cierro oficinas, talleres y mañana embarco a mis chinos”. En vista de esta obstinada actitud, el Gobernador de las Guaneras del Sur, Sr. Arrieta, resolvió el uso de la fuerza para el cumplimiento de la resolución del 1º de marzo.

El 9 de dicho mes, muy temprano, el Gobernador junto con el nuevo Administrador y el Interventor Fiscal de las Covaderas y el Comandante de la fuerza de Caballería, se dirigieron al establecimiento para tomar posesión de los bienes de la compañía e impedir que se interrumpieran las faenas habituales.

El Gobernador al llegar a la factoría se encontró con la sorpresa que los talleres y las oficinas estaban cerradas y los trabajadores chinos reclusos en sus carpas y las faenas del morro completamente paralizadas. Ante esta situación solicitó al

administrador ordenara la reanudación de los trabajos y la entrega de las llaves de las diversas dependencias de la Compañía. Eran momentos de gran tensión. El administrador de Pabellón de Pica se negó a aceptar las órdenes del Gobernador, quien, ante el desacato a su autoridad dispuso su detención. El nuevo administrador nombrado por el Gobierno asumió su cargo. Ordenó personalmente que los coolíes y peones libres reiniciaran sus labores cotidianas. Los empleados fueron llamados para que continuaran su trabajo, bajo la amenaza de ser despedidos si no cumplían la orden.

La Empresa protestó por lo que calificó de despojo, al privarla, sin previo pago de su valor, de la posesión de los capitales ocupados en el carguío, por lo que entabló una demanda contra el Supremo Poder Ejecutivo.

El Gobierno contestó a la demanda entablada por la Empresa del Carguío del Guano. El defensor de la causa estatal manifestó enfáticamente “que no existe tal despojo; que los capitales de la Empresa del Carguío no sólo están pagados con exceso, sino que ésta, después de haberlo causado al Gobierno, o mejor dicho a la Nación, ingentes daños y perjuicios, que no tendrá como indemnizar, le es todavía deudora: que la acción que la Empresa puede deducir no es la de despojo, sino la de liquidación”. En consecuencia, recomienda al Presidente de la Corte Suprema de Justicia desechar la querrela de despojo y ordene la respectiva liquidación para que la Empresa cancele al Gobierno las cantidades que adeuda (“El Comercio”, Lima, 23 de junio de 1877). Posteriormente, ambas partes llegaron a un arreglo, considerado favorable para los intereses fiscales.

De esta forma se estableció provisoriamente la Administración Fiscal del Carguío del Guano en Pabellón de Pica y Punta de Lobos.

Después se sacó a remate el arriendo del carguío, el que finalmente quedó a cargo de una sociedad denominada Compañía Cargadora del Guano, según resolución suprema del 25 de agosto de 1877 (“Memoria de Hacienda, 1878” Vols. I y II, anexo N°2, Sección Guano).

3.15. La catástrofe natural del 9 de mayo de 1877

Pabellón de Pica fue afectada por un violento sismo seguido por un maremoto, el 9 de mayo de 1877.

El movimiento telúrico comenzó a las 8.30 de la noche. El pánico que se apoderó de la población que huía despavorida, aumentó cuando desde Chanabaya

comenzaron a levantarse columnas de fuego, signo de que aquella localidad se estaba incendiando por la caída de las lámparas de kerosén.

Las fortísimas sacudidas causaron derrumbes en el cerro que aplastaron a sesenta trabajadores ocupados en llenar los carros con guano (Oficio al Director de Gobierno. Iquique. 11 de mayo de 1877. Oficio de la prefectura de Tarapacá 1876-1878. Archivo Nacional, Santiago). Una noticia periodística habla de 32 trabajadores de nacionalidad chilena y boliviana sepultados.

El mar continuó lo iniciado por el terremoto desbordándose sobre la playa. Las olas no hicieron los terribles estragos como en la vecina Chanabaya, gracias a que la localidad estaba edificada en una franja costera ligeramente elevada y a los promontorios que prestan cierta protección a la ensenada de Pabellón de Pica.

Las plataformas del carguío quedaron gravemente afectadas. Las obras en el cerro sufrieron destrozos, como igualmente la factoría, por efecto de la violencia telúrica.

El maremoto provocó inmensas pérdidas en los buques fondeados. Según datos oficiales de la Dirección de Rentas (“Memoria de Hacienda, 1878” Vols. I y II, anexo N°2, Sección Guano, Anexo B), señalan que en Pabellón de Pica habían aquel trágico día 28 buques, con un tonelaje de registro total de 29,961 toneladas, teniendo en sus bodegas cargamentos de guano ascendente a 27.945 toneladas. De éstos naufragaron siete, con un tonelaje de registro total de 7.992 toneladas, con 6.627 t. de guano a bordo.

Las naves perdidas fueron: “Lady Belleau”, inglesa, de 661 toneladas, registrada en Liverpool. - “Pietro B”. , italiana, de 798 t., construida en Dorgia en 1876, capitán Berlagna, dueño G.B. Beverini, puerto de origen Spezia (Liguria), Italia; - “E.F. Gabain”, francesa; - “Silvia B.”, italiana, de 838 toneladas, construido en Sestri (Liguria), Italia en 1873, capitán Sessarego, dueño G.B. Beverini, puerto de origen Spezia; - “Alida”, norteamericana; - “Drot I” y “Drot II”, de bandera noruega (“A Parliamentary paper from 1877 onward” Abstract of returns of wrecks, casualties and collisions, etc (The board of trade). “Lloyds Register of Shipping 1876 and 1877).

Casi todos los buques estaban fletados por cuenta del Contrato de la Compañía de Guano Peruano Limitada (The Peruvian Guano Company Ltd.), encargada de la consignación y venta del guano, de acuerdo a un contrato celebrado entre el Gobierno del Gral. Prado y los Sres. R. Raphael e Hijos, Carlos González Cándamo y Arturo Heeren, en representación de la mencionada sociedad, firmado el 7 de junio de 1876.

Muchísimas embarcaciones menores se fueron a pique en Pabellón de Pica.

Los naufragios de buques, lanchas y botes significaron cuantiosas pérdidas.

Fue dramático el hundimiento de un barco "... fue arrojado por la corriente contra la plataforma sur de Pabellón, chocó con ella y retrocedió: la marea lo llevó entonces a la plataforma del norte, allí chocó también, pero como se enredare, al ser arrastrado arrancó la plataforma y naufragó con ella". Esto es lo que relata un periódico de la época ("El Nacional", Lima, 16 de mayo de 1877).

No se sabe el número exacto de personas muertas, pero la mayoría corresponde a los ahogados en Chanabaya. El Pabellón de Pica murieron muchos trabajadores aplastados por un derrumbe del cerro, como también hubo bajas en los siniestros marítimos.

Pabellón de Pica sirvió de refugio para los desamparados habitantes del infortunado pueblo de Chanabaya.

Un testigo cuenta: "Al amanecer el día 10 veíamos descender de los cerros a todos los que habían podido salvar, aproximándose unos y llegando otros a Pabellón... La generalidad de esta gente llegaba con sólo lo encapillado, pues nadie pudo salvar nada absolutamente" ("El Nacional", Lima, 3 de junio de 1877).

Los damnificados de Chanabaya ascendían, según un cálculo periodístico, de 2.500 a 3.000 personas ("La Opinión Nacional", Lima, 16 de mayo de 1877).

A esta muchedumbre fue necesario prestar auxilio, lo que creaba una grave situación al Gobernador, que también debía atender las necesidades de los pobladores de Pabellón de Pica. La falta de agua era angustiosa por la pérdida de las resacadoras que estaban a orillas del mar.

El día 10 el Gobernador presidió una reunión urgente para ayudar a los chanabayinos en especial. Se acordó averiguar cuáles eran los buques en estado de navegar a fin de mandar al Callao la mayor cantidad de damnificados y despachar a Iquique al vaporcito "Ballestas" en busca de auxilio. El "Ballestas" se salvó gracias a que su capitán inmediatamente lo hizo salir de la zona de peligro cuando se produjo el cataclismo. El Señor Luis Castagnino, agente de la Cía. de Guano Peruano Ltd., fue comisionado para traer dicha ayuda. A las 11.30 p.m. zarpó la pequeña nave. En Iquique, Castagnino consiguió un cargamento de agua y algunos artículos de vestir. Ese puerto también había sufrido graves destrozos por el maremoto.

Fue reprobada la actitud del capitán del Vapor "Lima" de la Compañía Inglesa, cuando hizo levar anclas sin atender los desesperados llamados que se les hacía

desde varias embarcaciones cargadas con personas deseosas de abandonar el lugar (“La Opinión Nacional”, Lima, 16 de mayo de 1877).

Un comerciante, el Sr. Álvarez Calderón, entregó al Gobernador todas las mercaderías de su almacén, que por encontrarse en una parte alta afortunadamente había escapado de la furia marina.

Para suplir la sed, se acudió extremadamente a algunas barricas de vino salvadas en tierra unas, y otras arrojadas por el mar de los buques naufragados (“El Comercio”, Lima, 16 de mayo de 1877).

Afortunadamente se salvó el pontón Marañón, el cual guardaba en sus estanques una gran cantidad de agua, que fue desembarcado en barriles. El vital elemento lo conducía la fuerza de policía para una conveniente distribución. Por otra parte, los chinos demostraron su ingeniosidad al condensar agua en forma casera. “En latitas pequeñas hacían la operación. Vendían el agua un poco cara, pero en fin había agua” (“La Opinión Nacional”, Lima, 26 de mayo de 1877).

La autoridad ordenó por bando que en Pabellón de Pica quedarían solamente las personas ocupadas por la Administración Fiscal, proporcionándosele pasaje gratis para el sur y norte a todas las personas que lo solicitasen. Para este fin, se arreglaron embarcaciones y se hicieron llamados a los capitanes de los vapores para que transportaran a los damnificados, a consecuencia de lo cual se observaron escenas dramáticas. El 11 llegó el vapor “Amazonas”: “Todo el mundo quería embarcarse. Las autoridades dieron orden al capitán del vapor de que trajera por cuenta del Gobierno a cuantas personas desearan venirse al Callao y puertos intermedios. El “Amazonas” recibió, en efecto, a bordo algunas personas, pero después de muchas dificultades, pues no era solamente la braveza de mar lo que hacía difícil el embarque, sino el pueblo bajo, que se oponía a que saliera nadie de Chanabaya si todos no podían salir. Las pocas personas que han venido, han tenido que tomar a nado el vapor, y algunas disputar el paso con revólver en mano” (“El Comercio”, Lima, 16 de mayo de 1877).

El vapor “Atacama” fondeó en el lugar, donde inmediatamente lo abordaron numerosas personas que se hallaban desde hace dos días y una noche en lanchas por no haber abrigo en tierra. El capitán les repartió alimentos y abrigo. Esta noble actitud mereció una elogiosa carta de agradecimiento de unos pasajeros que fue publicada por el decano de la prensa chilena (“El Mercurio”, Valparaíso, 24 de mayo de 1877).

El 19 de mayo arribaba un buque de guerra británico, el “Amethyst”. Al día siguiente lo hacía el vapor “Copiapó”, que había sido comisionado por el Gobierno

para llevar los socorros para los puertos del sur. A bordo de dicha nave venía el Ministro de Justicia y el Director de Rentas. Se entregaron 2 mil soles en dinero y algunos fardos de ropa para los peones y víveres. El Consejo Provincial de Iquique por su parte, remitió agua, galletas y charqui.

La Guardia Civil ayudó a mantener el orden en aquellos angustiosos días en Pabellón de Pica.

Como Chanabaya fue arrasada por el mar no volvió a edificarse, ante el temor que estando en el mismo emplazamiento pudiera ser víctima de un nuevo y desastroso maremoto. Por eso todas las oficinas, casas comerciales y viviendas se levantaron en Pabellón de Pica, que de esta manera era una factoría y centro comercial. Esto aumentó su población.

Las plataformas de embarque fueron puestas de nuevo en actividad como igualmente las condensadoras de agua. Así reanudaron las faenas habituales en esta gran covadera.

3.16. Temblor del 23 de enero de 1878

A las 8.15 m. se produjo un violento sismo. La población creyó que se repetiría el fatal 9 de mayo de 1877, afortunadamente no causó daños de importancia. Los movimientos telúricos sin embargo, prosiguieron y hasta la tarde del día siguiente se calculaba que habían sufrido 80 y más remezones.

3.17. La Guerra de 1879

La cuestión entre la Cía. de Salitre de Antofagasta y el Gobierno de Bolivia estaba adquiriendo un cariz grave, lo que afectaba seriamente las relaciones entre Chile y Bolivia. Perú promovía la campaña del Presidente Daza contra los intereses chilenos en el Departamento Litoral de Cobija, existiendo por otra parte un Tratado Secreto entre ambas naciones bolivarianas contra nuestro país.

El 2 de enero de 1879 zarpó de El Callao la corbeta “Unión” rumbo al sur. El 15 arribó a Iquique. En aquel puerto “Se recibe orden de partir rumbo al sur...”, confiesa un maquinista italiano de dicho buque (Storace, 1971: 33). La “Unión” realizó un patrullaje del litoral boliviano hasta el puerto de Cobija, mientras las relaciones entre Santiago y La Paz estaban al borde del rompimiento. De regreso a Iquique, tocó en Pabellón de Pica, en cuya bahía permaneció media hora.

El 5 de abril de 1879, Chile declaró la guerra a Perú y Bolivia, estableciendo ese mismo día el bloqueo de Iquique. Tres días después, el 8 de Abril, llegó al puerto el Blindado “Blanco Encalada” para efectuar un reconocimiento. Habían 22 buques frente al peñón.

Un corresponsal de guerra del “Mercurio” de Valparaíso, a bordo del Blindado, refiere que en la covadera trabajaban 100 peruanos, unos 150 chilenos y 300 chinos, lo que hacía 550 trabajadores (“La Opinión Nacional”, Lima, 8 de mayo de 1879. Reproducido de “El Mercurio” de Valparaíso).

La presencia del barco de guerra chileno causó expectación en las autoridades y la población. El conflicto bélico provocará trastornos en la covadera como se verá más adelante.

El Alto Mando Naval chileno estimó conveniente efectuar un ataque contra Pabellón de Pica, destruyendo las instalaciones portuarias para paralizar los embarques de guano, asestando de esta forma un duro golpe a la Hacienda del Perú.

El 15 de abril zarpó al sur la Escuadra compuesta por el Blindado “Blanco Encalada”, las corbetas “O’Higgins”, “Chacabuco” y la cañonera “Magallanes”. En el trayecto se encontraron con el Blindado “Cochrane”, al cual se le encomendó junto a la “Magallanes” realizar una operación contra el puerto de Mollendo, situado al norte. Las otras naves se dirigieron a Pabellón de Pica y Huanillos.

Una vez despejado la bruma del amanecer comenzó a desarrollarse la acción de los buques chilenos. En el puerto estalló gran pánico en las autoridades peruanas al descubrirse la presencia de la escuadrilla.

El corresponsal de “El Mercurio” asegura que no se notó la existencia de tropas, supone que se internaron. El Comandante López, del Blindado, en sus Memorias relata que “tuvo lugar un pequeño tiroteo con las tropas peruanas que guarnecían a aquel lugar, pero unos cuantos cañonazos del Blanco, los puso en fuga”. El indicado alto oficial escribe que el retumbar de los disparos hizo subir al Ministro de Guerra en Campaña D. Rafael Sotomayor al puente del “Blanco Encalada”, quien quedó admirado al divisar el formidable y rico cerro guanero, y muy complacido expresó: “que inmensa riqueza para Chile”. El comandante López, refiere que le contestó al Ministro Sotomayor”. “Si esta riqueza ha de servir para corromper a mi país como ha corrompido al Perú, que se quedé éste con ella” (López, 1910: 38).

El Almirante William Rebolledo, a bordo del Blindado, ordenó que botes armados de la “Chacabuco” y “O’Higgins” salieran a tomar las lanchas y a destrozarse las

plataformas del carguío. "... después de dispararles unos cuantos tiros con los cañones de los botes, y viendo la ineficacia de este procedimiento a causa de la sólida estructura de madera y fierro de aquellas hermosas obras, bajó la gente a tierra y empapando con parafina los maderos, abriendo algunas minas al pié de los postes, echó en un momento a tierra aquellas obras y las dejó entregadas a las llamas", describe esta operación de la marinería chilena el corresponsal de "El Mercurio" de Valparaíso ("La Opinión Nacional", Lima, 9 de mayo de 1879. Reproducido de "El Mercurio" de Valparaíso).

La destrucción de los muelles causó inmensa alegría a los pobres trabajadores chinos. El corresponsal del decano de la prensa chilena cuenta al respecto, lo siguiente: "Era ver en estos momentos la alegría de los infelices esclavos chinos al ver ardiendo aquellos aparatos de su martirio. Todos ellos palmoteaban alegres, y gritaban entusiasmados en su lengua de trapo: Viva Chile. Bueno Chileno Ya no ma tablaco". Agrega igualmente que "Afanados ayudaban a la marinería a formar hogueras, y les mostraban los lugares donde estaban ocultas las herramientas y los útiles. ¡Infelices! La expectativa de unos cuantos días libres del trabajo abrumador y del cruel látigo de sus amos, los colmaba de regocijo. Al retirarse los botes, todos ellos exclamaban todavía desde la playa: Bueno Chile, Muela peluano" ("La Opinión Nacional", Lima, 9 de mayo de 1879. Reproducido de "El Mercurio" de Valparaíso).

Los capitanes de los buques surtos en Pabellón de Pica fueron notificados para abandonar el fondeadero. Habían 10 naves inglesas y 8 de distintas banderas.

Fueron tomadas una lanchita de la Capitanía del Puerto, el vaporcito "López Gama" y unas 30 lanchas. La lanchita a vapor con las mejores lanchas a remolque fue mandada a Iquique. Se echaron a pique en alta mar al "López Gama" y las demás embarcaciones menores.

En la bahía se encontró una chata o pontón en la cual estaban refugiado, gracias a la hospitalidad de un ciudadano inglés, 350 chilenos; los que no pudieron viajar por tierra con los otros compatriotas a Tocopilla, después que las autoridades expulsaron de la localidad a los chilenos. Los refugiados fueron trasbordados a las corbetas y llevados a Iquique para allí repatriarlos en los vapores. También fueron rescatadas un grupo de mujeres chilenas, algunas con sus guaguas, relegadas en una barraca "muertas de hambre y sed. Hacían dos días con sus noches que aquellos bárbaros no les daban una gota de agua" ("La Opinión Nacional", Lima, 9 de mayo de 1879. Reproducido de "El Mercurio" de Valparaíso).

El pontón no fue tomado atendiendo la generosa actitud del súbdito de S.M.B. con los chilenos de Pabellón de Pica refugiado en aquella embarcación.

Similar acción se realizó al día siguiente, 16, contra el puerto de Huanillos.

En Iquique no tardó en llegar la noticia de la operación punitiva chilena contra Pabellón de Pica, la cual fue transmitida a Lima, donde se manifestaron las reacciones reprobando la incursión naval chilena.

La Compañía Cargadora del Guano, en mano de intereses ingleses, reclamó al Ministro encargado de la Legación de S.M. Británica en Lima la protección del Gobierno de Londres y la obtención de justa reparación de los daños infligidos por la Armada de Chile (Foreing Office, 61/318, Public Record Office, Londres).

La Asociación de Armadores del puerto inglés de Liverpool dirigieron un Memorándum al Marqués de Salisbury, Secretario de Estado para los Asuntos Extranjeros. En dicho documento, le informaban que sus intereses en el transporte de guano en sus buques se veían afectados por los ataques de las fuerzas navales de Chile que destruyeron las instalaciones de embarque, impidiéndole completar sus cargamentos y tener que dirigirse al Callao. Terminan pidiendo “que los depósitos de guano de Huanillos, Pabellón, Chinchas y Mejillones sean considerados neutrales” (Foreing Office, 16/205, Public Record Office, Londres), que al Gobierno Peruano les sea permitido reparar los aparatos destruidos, que las lanchas sean devueltas y facilitar la reanudación de las operaciones del carguío.

Un buque de guerra británico, el “Pelican”, recibió órdenes para dirigirse al puerto, a donde arribó el 25 de abril. El comandante de la referida nave en un informe, calcula que Pabellón de Pica antes que fueran suspendidos los embarques de guano tenía una población cercana a 4 mil habitantes (Foreing Office, 1/6501318, Public Record Office, Londres).

También llegó el “Pensacola”, de la Armada de los Estados Unidos de América.

Pabellón de Pica fue erigida en comandancia militar, una de las varias del departamento de Tarapacá. Estaba a cargo del Tte. Cnel. Juan B. de la Barra. La guarnición allí acantonada protegía la covadera y el desembarcadero de Chanabaya.

El 3 de julio de 1879 el puerto recibió la desagradable visita del blindado “Blanco Encalada” y una corbeta.

La guarnición rápidamente se movilizó. Sus efectivos se dividieron en dos secciones. Una de las cuales, a cargo del Tte. Cnel. Juan de la Barra, se ubicó en la playa junto al muelle y la otra, bajo las órdenes del comisario Bocanegra, en el barranco desde el que se domina éste.

Después se dirigieron a tierra cinco botes con gente armada en dirección al muelle. Al notar que se le opondría resistencia, regresaron a sus respectivos barcos; uno de los cuales, el blindado, a las 9.10 hrs. “aproximándose muy a tierra el blindado principió a bombardear hacia donde estaba la fuerza, máquina de condensar y estanques, haciendo uso de bombas de a 250 libras hasta las 11 h. 20 minutos que tomó lugar la corbeta y continuó el bombardeo hasta las 12 h. 30 m., haciendo dichos buques rumbo al Norte a las 1 p.m.”. Esto es lo que refiere un parte oficial peruano (Parte del Oficial Comisario Bocanegra, fechado el 3 de julio de 1879. En: Ahumada, 1884: Vol. I).

El ataque naval provocó a los defensores del puerto 1 muerto, 1 herido grave y 3 leves. Los daños por el cañoneo fueron regulares: Un aparato para resacar agua fue averiado severamente. La casa de Francisco Kelly, agente consular inglés, fue en gran parte destruida, dos casitas del Gobierno y dañados algunas otras propiedades de la Cía. Cargadora del Guano y de particulares.

El corresponsal de un diario limeño en Pabellón de Pica informaba “Lo que es por agua, no tenemos cuidado porque la otra condensadora se halla cubierta por muchas rocas y merced a esto ha salvado” (“La Opinión Nacional”, 18 de julio de 1879). Esto evitó una grave situación para los pobladores.

El bloqueo del litoral de Tarapacá y las acciones de hostilidad de la Armada Chilena habían paralizado las faenas del Depósito, obligando al Gobierno Peruano a obtener recursos financieros solamente de las covaderas del Norte. La mayor parte de la población había abandonado por esta razón Pabellón de Pica.

El Presidente del Perú, Gral. Prado, en carta al Gral. Buendía, le expresaba la necesidad de guarnecer completamente el puerto para evitar un desembarco chileno (Buendía, 1967: 105).

En septiembre quedó expedita la comunicación telegráfica con Pabellón de Pica. Por este motivo, el Presidente Prado pidió al Gral. Buendía que era necesario que el Comandante Militar de ese puerto dispusiese dar aviso con exactitud de la llegada de cualquier vapor del Norte o del Sur” y especialmente la de los buques enemigos en el acto que se avisten” (Buendía, 1967: 123).

La captura del monitor “Huáscar” frente a Mejillones del Sur, el 8 de octubre de 1879, abrió a Chile las puertas para invadir el valioso departamento de Tarapacá, cuya defensa estaba a cargo del Ejército Perú-Boliviano.

El Gral. Buendía se quejaba ante Prado que la tropa boliviana allí acantonada y otras localidades del litoral al sur de Iquique sufre fuerte desertión y ocasiona considerable gasto en su conservación (Buendía, 1967: 141).

El historiador B. Vicuña Mackenna, en su “Historia de la Campaña de Tarapacá”, habla de una incursión a mediados de octubre por el transporte armado “Loa” contra Chucumata, Patillos y Pabellón de Pica. Sobre ese último puerto disparó algunos tiros de cañón.

El 2 de noviembre se producía la temible invasión del Perú por el departamento de Tarapacá. Las fuerzas chilenas desembarcaban victoriosamente en el puerto de Pisagua, acción que fue complementada con otro desembarcado por la caleta salitrera de Junín. Días después, el Ejército Aliado era derrotado en la aguada de Dolores (19 de noviembre). El 23 caía sin lucha el puerto de Iquique. El departamento de Tarapacá quedó ocupado por las triunfantes armas chilenas.

Las tropas acantonadas en Pabellón de Pica abandonaron el puerto, pues no había razón militar para permanecer allí, estando expuestas a ser copadas por los chilenos. Después de la ocupación de Iquique (23 de noviembre), el transporte Loa en un viaje de reconocimiento al litoral sur de Tarapacá tocó esta localidad. El Tte. Barrientos fue comisionado para bajar a tierra, donde encontró muchos pobladores, en su mayor parte italianos, según el corresponsal de “El Mercurio” (Informe del Corresponsal de “El Mercurio” de Valparaíso, En: Ahumada, 1885: Vol. II), quien agrega que en tierra tenían la cantidad suficiente de víveres y agua en abundancia de la máquina condensadora.

El Señor Cavagliere fue nombrado Jefe Político del puerto hasta que llegara la autoridad chilena.

Pabellón de Pica fue incorporado a la soberanía chilena. Chile entró en posesión de la inmensa riqueza depositada en aquel potentoso cerro acantilado, cuya explotación proseguirá después de haberse visto interrumpida a causa del sangriento conflicto bélico.

III. HISTORIA DE PUNTA DE LOBOS

1. PRIMERAS INFORMACIONES HISTÓRICAS

Un antiguo mapa español conservado en el Public Record Office de Londres (MP. 1/149. Public Record Office, Londres), muestra los más importantes puntos de las costas de Tarapacá. Entre éstos figura Punta de Pica, que corresponde a Punta de Lobos. Esta denominación dada en ese documento cartográfico seguramente se debe a su cercanía a la Quebrada de Pica, llamada también en otro mapa español Río de la Pica (Berwick y Alba, 1951). Esta quebrada, posteriormente, se

le conocerá por Río Seco, nombre que tomará un puerto salinero que será creado en sus proximidades a fines del siglo pasado.

La crónica del marino inglés W. Rogers da una brevísima cita sobre Punta de Pica (Rogers, 1712: 230-231). Fue reconocida en 1835 por la célebre Expedición Hidrográfica Británica de Fitz-Roy. En la narración sobre las exploraciones se le llama Punta de Lobos o Blanca (“Narrative of the Surveying voyages of his majesty’s ships adventure and Beagle” Apéndice al Vol. II, 1839: 237). La primera denominación era por las loberas existentes en aquel paraje, y la segunda, por el color del guano fresco o blanco que cubre el promontorio.

Durante el Gobierno del Mariscal Castilla (1845-1851), se mandó a realizar una exploración de los recursos guaníferos del litoral peruano, el que estuvo a cargo del ing. Francisco Rivero, quien visitó Punta de Lobos para examinar la covadera. Rivero encontró en este lugar algunos ranchos que conformaban un caserío donde vivían los trabajadores que extraían el guano, los que recibían diariamente un peso de plata. El patrón para el cual laboraban les proporcionaba alimentos dos veces al día y el agua suficiente, que entregaban los buques que venían a cargar guano. A veces se solía traer el vital elemento desde la desembocadura del río Loa.

Los barcos pagaban ocho a diez pesos por cien fanegas de guano. Las faenas del carguío eran difíciles por el poco abrigo de ese sector costero que queda expuesto a las fuertes corrientes; esto encarecían el costo del embarque, que se hacía por balsas, primeramente, para terminar con lanchas, embarcaciones que entregaban la carga a los barcos nacionales.

Rivero dividió el depósito en tres sectores: la guanera principal, con una superficie de 101.400 varas cuadradas; Barrancos Superiores, con 19.676, y las Quebradas del Sur, con 17.500, haciendo un total de 138.576 varas cuadradas. Estimó que Punta de Lobos contenía 2.921.580 varas cúbicas de guano (“Memoria sobre la guaneras de la República del Perú”. En: “El Comercio”, Lima, 3 de marzo de 1847).

2. “EL TUMBES” EN PUNTA DE LOBOS: CAPTURA DE VELEROS GUANEROS PIRATAS

El Gobierno Peruano dispuso, en 1858, el envió del buque de guerra “Tumbes” a las guaneras del litoral de Tarapacá, para poner fin a la extracción ilegal del estiércol de pájaro que había sido autorizado por las autoridades revolucionarias que obedecían las órdenes del General Vivanco, alzado en armas contra la Administración del Mariscal Castilla.

“El Tumbes” procedió a capturar el 24 de enero de 1858 a dos veleros fondeados frente a Punta de Lobos (“Informe del comandante Ignacio Dueñas”. En: “El Peruano”, Lima, 30 de enero de 1858). El primero de éstos era el clíper norteamericano “Georgiana”, de 194 toneladas de registro, bajo las órdenes del capitán Stephen Reynolds. Su consignatario era el comerciante Guillermo Billingham, agente de Naylor & Conroy Co. El buque venía a cargar el guano que el ciudadano chileno José Santos Ossa había comprado al Estado, de acuerdo a una licencia rebelde.

El otro buque era la fragata “Margarita” que enarbolaba bandera chilena. Desplazaba 403 toneladas. Su capitán era Arthur Day.

Las dos naves, sin la debida autorización del Gobierno, fueron obligadas a dirigirse al puerto El Callao para seguirle el respectivo juicio.

3. LA CALETA

Antes de establecerse en gran escala la explotación de la covadera, Punta de Lobos era una caleta habilitada para embarcar pequeñas cantidades de guano que era extraído para el consumo de la agricultura del Perú.

El Capitán Aurelio García y García refiere en el “Derrotero de Costa del Perú”, publicado en 1870, que “El fondeadero está al doblar la punta a sotavento de ella delante de unos ranchos que se ven en tierra. Se fondea en trece a nueve brazas muy cerca de las piedras. También hay un buen fondeadero en la parte E. de un islote que se encuentra en este sitio. Suelen experimentarse bravezas que impiden el desembarcar, pero son menos que en otros puntos de la costa” (García y García, 1870:25-26).

4. NUEVOS RECONOCIMIENTOS DE LA COVADERA

El 5 de diciembre de 1873 se propuso al ingeniero Henri Thierry reconocer las guaneras de Tarapacá. Posteriormente, el Gobierno Peruano confió a otro ingeniero, Sr. José Hindle, la misión de verificar personalmente los trabajos realizados por Thierry.

Thierry exploró la covadera de Punta de Lobos. En su informe relata: “Este depósito cubriendo una superficie muy grande, se inclina contra los dos lados de una montaña de piedras en dirección N.E. Aquí varias quebradas dejan ver las grandes alturas de las capas, que sin ningún obstáculo siguen hasta las cimas del cerro, que se hallan a 130 metros de altura, aproximadamente, sobre el nivel del mar. Del otro lado se encuentra también el guano, y a juzgar por las apariencias debe creerse que algunas de estas quebradas atraviesan la peña, formando en tal

caso cantidades mucho mayores que las que he fijado. Por ejemplo, las dimensiones de la parte ya explorada en la primera quebrada al O. son: 10 metros de ancho cerca del mar, 40 metros a una distancia de 60 metros más adentro con una altura del plano del huano de 45 metros, el cual sigue hasta la cima de 110 metros en todas las direcciones, formando una inmensa pendiente plana, cubierta solamente de una ligera capa de arena con una costra más o menos dura y variada en su espesor. Estoy seguro, pues, de que al explotar este depósito se descubrirán otras cantidades, porque siguiendo al Norte he reconocido muchas manchitas que a primera vista parecen no ser muy importantes, pero que dan señales inequívocas de la presencia del huano” (Thierry, 1874: 10).

Calcula el volumen de guano en Punta de Lobos en 1.601.153 metros cúbicos, como mínimo.

Thierry reconoció el sector costero de Punta de Lobos, con el objeto de buscar un lugar apropiado para el embarque. Al respecto señala: “A 1.200 metros del principio del depósito, frente a una playa apropiada para el cargamento general, se halla un cerrito conteniendo todavía en dos quebradas algunos centenares de toneladas. Esta playa me parece designada como el embarcadero mayor, si se lleva el huano hasta allí por medio de un camino aéreo; pues si durante el buen tiempo es posible embarcar al frente de las quebradas, este modo no puede convenir para una explotación en grande escala que no debe estar sujeta a las variaciones del mar” (Thierry, 1874: 10).

El ing. Hindle constató que “Estos depósitos son muy parecidos a los de Guanillos, pero en escala mucho mayor, el área es muy grande y las profundidades más considerable que en la anterior: la costra es igual, pero es más despejada de piedras y arena. La calidad del guano me parece a la simple vista poco más o menos la misma. Las cantidades tomadas en volúmenes por el Señor Thierry me parecen exactas como se puede calcular a la ligera” (“Informe de Ing. José Hindle”. En: “El Peruano”, Lima, 9 de abril de 1874).

El Cdte. Cookson, del “Peterel” estimaba que no era exagerado el cálculo de Thierry para Punta de Lobos.

5. SE ABRE LA COVADERA: CREACIÓN DEL PUERTO DE PUNTA DE LOBOS

El Gobierno Peruano, por resolución del 11 de marzo de 1874, autorizó a la Empresa del Carguío del Guano para abrir los cortes que fuesen necesarios en las covaderas del Sur, y por otra, del 16 de septiembre, dispuso que dicha empresa colocase los elementos necesarios para poner en marcha los grandes depósitos del litoral de Tarapacá (“El Peruano”, Lima, 18 de septiembre de 1874), entre los que se encontraba el de Punta de Lobos.

En una pampa costera al norte de la Punta se levantó la población integrada por oficinas, almacenes, casas para empleados, barracas para peones libres y carpas para los trabajadores chinos.

En el depósito se tendieron líneas férreas para comunicar los diversos puntos en trabajo con los tres grandes embarcaderos, que estaban situados sobre plataformas pegadas al cerro y que se prolongaban formando muelles.

El embarque era a granel con dos mangueras cada una. Al norte, en la vecina y hermosa caleta de Pescadores había embarcaderos para cargamentos ensacados y pesados, y otros al sur del depósito.

Contaba con dos condensadores de agua de mar. Una resacadora pequeña pertenecía a la Empresa del Carguío y la otra, a la Casa Fowler y Bennet, de Iquique, la que tenía una capacidad de 17 mil galones diarios de agua potable, con la cual se abastecían casi todas las guaneras ("Memoria de Hacienda, 1876", Vol. VII, anexo N°2, Sección Guano, p. 11).

El puerto quedó resguardado por una pequeña fuerza compuesta por 30 individuos de tropa comandados por dos oficiales.

En 1876 tenía una población de 1.050 habitantes, de los cuáles 965 eran de sexo masculino y sólo 85 de sexo femenino ("Censo General de la República del Perú, 1876". Lima, 1878. Vol. VII: 967).

6. LA EXPLOTACIÓN DELA GUANERA

La empresa que explotaba Punta de Lobos era la Compañía del Carguío del Guano y pasó a llamarse, en 1875, Compañía Administradora del Carguío del Guano. Debido a un grave conflicto con el Estado -explicado en la historia de Pabellón de Pica- el Fisco asumió, a partir del 1º de marzo de 1877, el control de este importante depósito quedando a cargo de la Administración Fiscal del Carguío del Guano. Posteriormente, sacado a remate el arrendamiento del carguío, Punta de Lobos pasó a manos de la Compañía Cargadora del Guano en el mismo año de 1877.

7. EL TERREMOTO Y EL MAREMOTO DEL 9 DE MAYO DE 1877

El 9 de mayo de 1877, Punta de Lobos fue estremecido por un violento sismo que causó una salida de mar que no tuvo las consecuencias desastrosas como en Chanabaya.

En aquel día se hallaban fondeados 15 buques de distintas nacionalidades, con un total de 12.750 tns. de registro, que tenían a bordo cerca de 6.000 ton. de guano.

La furia del mar hundió a 2 barcos que sumaban 1.297 ton. de registro, llevando a bordo 450 ton. de guano. Estos fueron “María Antonieta” y “Shamrock”. Diez buques salieron por averías y tres quedaron cargando.

Un hecho curioso ocurrió aquel aciago día. Un diario de la época lo relata: “La casa del Capitán del Puerto fue desprendida de su sitio por el mar y trasladada a otro lugar. La naturaleza ha querido colocar ese edificio en un lugar a cubierto de los peligros para otra ocasión” (“La Opinión Nacional”, Lima, 26 de Mayo de 1877).

El vapor “Copiapó”, que venía con auxilios para las localidades costeras de Tarapacá, no tocó este puerto debido a los pocos daños sufridos en Punta de Lobos.

8. LA GUERRA DE 1879

Cuando se produjo la Guerra del Pacífico, en abril de 1879, Punta de Lobos estaba cerrado; en consecuencia, los embarques de guano solamente se realizaban por Pabellón de Pica y Huanillos.

El corresponsal del “Mercurio”, a bordo del blindado “Blanco Encalada”, refiere que el 8 de abril tocaron Punta de Lobos: “Otro enorme depósito de huano en que ahora no se cargan buques. La punta está circundada de muelles, puentes, etc. (Crónica de “El Mercurio” de Valparaíso, reproducido en: “La Opinión Nacional”, Lima, 26 de mayo de 1877).

Después de la ocupación de Iquique, el 23 de noviembre de 1879, este depósito pasó a manos chilenas.

IV. HISTORIA DE HUANILLOS

1. LA CALETA DE HUANILLOS

Esta se encuentra entre Chomache y Chipana. Dista de Iquique 130 Kms. Toma el nombre del promontorio guanero de Huanillos, el que le da abrigo a la ensenada.

2. PRIMERAS INFORMACIONES HISTÓRICAS

No ha sido posible encontrar referencias más antiguas de Huanillos, excepto la que a continuación se señala:

La Administración del Mariscal Castilla (1845-1851) encomendó al Ing. Rivero reconocer los depósitos guaneros a lo largo de las costas de Tarapacá.

Huanillos recibió la visita de este profesional, quien encontró una valiosa covadera de difícil relieve, donde “el guano está en capas por lo general horizontales, pero algunas veces inclinados también sobre el cuerpo de la montaña”.

Señala que halló “varias caletas pequeñas en las que desgraciadamente se halla con frecuencia el mar embravecido, pero cuando manso, pueden acercarse las balsas para saltar a tierra. El fondeadero aunque no muy cómodo, tiene diez, quince y veinte brazas a bastante proximidad de la orilla”.

Rivero recuerda el caso de un pequeño buque que con gran esfuerzo alcanzó a tomar un cargamento de algo menos de cien toneladas de guano, viéndose en la necesidad de abandonar el lugar y dirigirse a las islas Chinchas para completar su carga.

Por otra parte, señala que “Al norte de la huanera, y como a distancia de una milla, hay una hermosa caleta resguardada del barlovento por una punta” (Rivero, 1847).

Estimó, según sus cálculos, que Huanillos contenía 3.825.010 varas cúbicas de guano. En cambio, el marino inglés Mr. Peacock le atribuía 1.912.505 ton (Paz Soldán, 1862, Vol. I: 522).

3. PROPONEN EL EMBARQUE POR HUANILLOS

Una crónica aparecida en un diario limeño proponía que los embarques de guano para el consumo interno no se efectuaran por Pabellón de Pica, sino por Huanillos (“El Comercio”, Lima, 15 de junio de 1853), debido a que Pabellón de Pica “es el menos adecuado para sacarlo, ya por lo malo de su embarcadero, cuanto por lo costoso que es su acopio. El llamado para ocupar este lugar es el de Huanillos”.

4. NOTICIAS MARÍTIMAS DE HUANILLOS

“Derrotero de Costa del Perú, de 1866, entrega noticias sobre Huanillos: “A las seis y media millas hacia el N. se proyecta la punta de este nombre, que es alta y poco saliente. En ella se encuentra un abundante depósito de huano. Ofrece este mucha dificultad para su extracción a causa de la continua marejada que allí se experimenta: puede sin embargo verificarse la saca, fondeando muy cerca de tierra en trece a nueve brazas al frente de la misma punta en los días en que no hay bravesas. Es indispensable fondear con muy buenas

amarras, porque sólo así estará un buque exento de peligros. En este lugar se embarcó un cargamento de huano del año 1858; y para lograrlo se tomaron las precauciones indicadas. No hay allí habitantes permanentes” (García y García, 1866: 16, hay una edición en castellano editada en Lima 1870)

5. NUEVAS EXPLORACIONES: HABILITACIÓN DE LA COVADERA

En 1874, el ingeniero Henri Thierry reconoció las covaderas al sur de Iquique, dando cumplimiento a lo dispuesto por el Gobierno, para tener un claro conocimiento de la cuantía de su riqueza, a objeto de entregarlo a una amplia explotación. Hindle verificó estos trabajos de explotación en este mismo año.

El ingeniero francés observó que: “Más al norte que Marajos, se elevan las grandes rocas de Huanillos, depósito considerable que desde la orilla del mar, asciende hasta la altura de 100 metros. Estas rocas graníticas de origen muy antiguo forman al N. O. como un gran esqueleto piedras, con formas muy caprichosas, cuyas cavidades se hallan rellenas de huano, presentando una superficie más o menos regular”.

Manifiesta que: De cuatro quebradas que descienden hasta el mar, ha sido embarcado una pequeña cantidad, probablemente por medio de balsas. Allí se ven cortes de 25 metros de altura, hechos en el huano puro, que sube hasta las cimas, lo que se manifiesta suficientemente por los muchos huecos practicado al pie mismo de estas rocas.

Calculaba que en el centro de la covadera fueron extraídas cerca de 20 mil toneladas por medio de galerías, las que paulatinamente se han derrumbado.

Sobre su calidad del guano expresaba que “parece muy puro, sin arena ni piedra ninguna y de apariencia casi igual en la mayor parte del depósito”.

Thierry opinaba que el depósito contenía un volumen de 700 mil ton. Estimaba que un metro cúbico equivalía a 1 tonelada.

Pudo comprobar que el mar rompe aquí con mucha violencia contra los roqueríos. Recorriendo la costa encontró un sitio de interés, sobre el cual dice lo siguiente: “Cerca de un lugar bien apropiado para formar una población, hay una bahía en la cual podrá ser construido un muelle y el huano cargado por medio de lanchas, llevándosele allí por vía aérea o por ferrocarril. Para cargar solamente algunos buques, bastaría poner al frente mismo del lugar de la extracción andariveles, compuestos de una fuerte soga, o de un alambre, y amarrados de un lado sobre

una roca y del otro anclado a distancia de 100 metros o más de la orilla. Por su propio peso los sacos llenos bajarían a las lanchas, teniendo sólo que izar los vacíos y otras cosas útiles” (“El Peruano”, Lima, 9 de abril de 1874).

El Ing. José Hindle vino a verificar los trabajos de su colega Thierry. En su informe, resalta que todo el guano de los depósitos grandes de Huanillos era también de una calidad superior y muy pareja, siendo en cambio inferior en los de menos profundidad, pero de este tipo había poca cantidad.

Consideraba que no le parecía exagerado el cálculo del volumen de la covadera, pero hacía ver que aunque por el trabajo y el peligro de explotar unos depósitos tapados con rocas grandes deslizadas del cerro, estimaba más prudente calcular en veinticinco por ciento menos (“El Peruano”, Lima, 9 de abril de 1874).

“El Peterel”, de la marina inglesa también arribó a Huanillos en 1874 para reconocer la caleta y la covadera.

Los trabajos realizados para la explotación del depósito permitieron conocer que contenía más guano de lo que al principio se calculó (“Memoria de Hacienda, 1876”, anexo N°2, Sección Guano).

6. LA HABILITACIÓN DEL DEPÓSITO: CREACIÓN DEL PUERTO

En 1874 el Gobierno autorizó a la Empresa del Carguío de Guano para abrir los cortes necesarios en los depósitos guaníferos de Tarapacá y construir todas las instalaciones necesarias para ponerlo en actividad, incluyendo a la covadera de Huanillos.

La caleta dio paso a una población portuaria, que se levantó en una pampa costera al norte de la Punta donde estaba el depósito guanero. Huanillos llegó a contar con casas de marineros, almacén fiscal, capitanía de puerto, casa de empleados fiscales, casa de empleados de la Empresa del Carguío, Aduana, Juzgado de Paz, Gobernación y Administración, Cárcel Pública, casas comerciales y oficinas, y viviendas de particulares y las de los trabajadores. Contaba con dos hoteles: El Zanelli y el Americano. El puerto disponía de una condensadora de agua. En la playa existía un muelle para embarque y desembarque de carga y pasajeros.

En la costa de la guanera habían dos muelles con sus mangueras, unidos a los cortes por líneas férreas.

En Huanillos también se emplearon a los coolíes chinos, además de los peones libres.

7. LA COMPAÑÍA CARGADORA DEL GUANO

En 1877 el carguío de Huanillos quedó definitivamente a cargo de la Compañía Cargadora del guano, terminando así la Administración Fiscal que había sido establecida cuando el Gobierno dispuso que el carguío fuera separado de la Administración de la Empresa del Carguío del Guano.

8. LA POBLACIÓN DE HUANILLOS: ASPECTOS DEMOGRÁFICOS DE LAS COVADERAS DE TARAPACÁ

El censo de 1876 arrojó para Huanillos una población de 825 habitantes, de los cuales 729 eran hombres y apenas 96 mujeres (“Censo General de la República del Perú, 1876”. Lima, 1878. Vol. VII: 967).

En ese año, Huanillos ocupaba el último lugar entre los tres grandes centros guaneros del litoral meridional de Tarapacá, que formaba parte del distrito de Iquique. En el primer lugar estaba Chanabaya-Pabellón de Pica con un total de 3.524 pobladores, después venía Punta de Lobos con 1.050 almas (“Censo General de la República del Perú, 1876”. Lima, 1878. Vol. VII: 967).

Estas tres covaderas reunían una población de 5.399 habitantes, lo que revelaba la gran importancia de esta actividad extractiva. Esta cifra equivalía al 35% aproximada de toda la población del distrito de Iquique.

9. EL TERREMOTO Y SALIDA DE MAR (9 DE MAYO DE 1877)

La quietud de la noche fue interrumpida a las 8.30 hrs. cuando comenzó un violento temblor que vino acompañado por furiosas embestidas del mar, causando un doloroso cuadro de destrucción en la población de Huanillos.

Un testigo presencial relata la odisea vivida:

“A la hora y día indicado, cuando los habitantes de esta población se hallaban en la mayor tranquilidad, fuimos sorprendidos por un sordo ruido que haciéndose mayor se convirtió en un espantoso temblor, acompañado de un extraño

sonido producido por un fuerte viento, y el desgalgamiento de enormes piedras desprendidas del cerro que nos rodea y que amenazaba con desplomarse”.

“Dicho temblor, que duró 4 a 5 minutos, infundió en los ánimos un terror pánico que aumentó la confusión, y por doquier sólo se oía la voz de la misericordia, auxilios y el repetido llamar de diferentes nombres al faltar en las familias algunos de su seno. El movimiento fue en todas direcciones aumentando la confusión la voz de se sale el mar, y fuego en tres casas producido por lámparas caídas e incendiadas. Casi toda la población a pesar de los tres elementos que señalaban la muerte, prefirió el cerro, acampándose en los mejores lugares de él, esto es, sus prominencias”.

A continuación agrega:

“Mientras tanto el fuego fue combatido con denuedo por las autoridades, empleados del carguío y algunos honrados vecinos que sin elementos ningunos apropiados lograron extinguirlos, huyendo enseguida por tener a sus pies el mar, en cuyas espumosas olas flotaban las casas, muchas de ellas conservando las luces interiores” (“El Nacional, Lima, 20 de mayo de 1877).

El Administrador Fiscal del Carguío del Guano de Huanillos informaba al Director de Rentas, en Lima, los pormenores de la tragedia. Sobre el maremoto le relataba que se empezaron a oír los gritos de: ¡La mar; la mar se sale! y en el mismo instante al ruido atronador que ésta hacía al romper las casas y destruir todo lo que encontraba a su paso. La gente en este supremo momento huía delante de la mar, dirigiéndose hacia arriba de los cerros, olvidando ante esta nueva fatalidad, el peligro de las rocas que rodaban aún desde sus cumbres.

“Como a las 9 de la noche, la mar recobró su nivel ordinario, habiéndose llevado la mitad de la población y dejando en su lugar una desierta playa de arena es que no quedaron ni vestigios de los edificios que antes ocupaban” (“El Nacional”, Lima, 23 de mayo de 1877).

Los guardias urbanos establecieron patrullajes en el sector que había sido arrasado por el mar. Se logró recuperar la caja de fondos de la Administración Fiscal del Carguío que guardaba el dinero remitido desde Lima para el depósito de

Pabellón de Pica, que fue hallada entre las rocas de la playa y con evidencia de forzamiento efectuado por maleantes.

El maremoto causó grandes destrozos en el pueblo. Quedaron arrasada la Casa de Marineros, Almacén Fiscal, Agencia de Vapores, Casa de la Cía. Dreyffus, Capitanía de Puerto, Casa de los Empleados Fiscales y del Carguío, Juzgado de Paz, Correo, Administración y Gobernación, Intervención Fiscal, dos hoteles, la Cárcel, etc. además de 15 casas de particulares. También se perdió el condensador de agua” (“El Nacional”, Lima, 23 de mayo de 1877). El muelle antiguo para el embarque no sufrió daños de mayor consideración, en cambio el nuevo tuvo muchas averías debido a que se había”... ido encima de él, el buque “Conference” en el momento de naufragar, los choques fueron terribles, y sin embargo el muelle quedó todo en su lugar...” (“El Nacional”, Lima, 20 de mayo de 1877). Posteriormente el violento oleaje lo dejó completamente inhabilitado para el carguío.

La covadera igualmente resultó muy afectada por el terremoto, que produjo derrumbes sobre las líneas férreas y los cortes de guano.

En la bahía, el maremoto hundió algunos buques y varios quedaron averiados. Aquel día estaban fondeados 27 barcos, de los cuales cuatro se fueron a pique. Los nombres de éstos eran:

- Conway Castle, inglés, de 1.299 ton., construido en New. Brunswick en 1866, armadores Hughes and Co., matrícula Liverpool.
- “Conference”, inglés, de 421 ton., construido en Warrington en 1855, armadores: Hargrove, Fergusson and Jackson, puerto matrícula: Liverpool.
- “Avonmore”, inglés, de 1.260 ton., construido en Estados Unidos en 1863, armadores C. Hill, puerto de matrícula: Bristol.
- “Ginebra”, norteamericano (“Lloyds Register of Shipping for the year 1876 and 1877”).

También naufragaron el pontón “Gabriel Castro”, la lancha de vapor que estaba al servicio del depósito y numerosas lanchas y botes.

Salieron por averías once buques con un total de 10.694 toneladas de registro y 3.494 ton. de guano a bordo. Otros once buques quedaron cargando, y uno trasbordó guano, según un informe oficial (“Memoria de Hacienda, 1878”, anexo b, cuadro N°51). Un corresponsal de un diario limeño, en este puerto, calculaba las pérdidas de esta covadera, en tierra y mar, en la suma de 1.000.000 (“El Nacional”, Lima, 20 de mayo de 1877).

“El Comercio”, de Lima, indica que el capitán del “Avomore” se salvó pero perecieron en el hundimiento de este barco su esposa y sus tres hijos (“El Comercio”, Lima, 16 de mayo de 1877). A esto hay que agregar su ama, 1 mayordomo y 4 marineros, según otro diario limeño (“El Nacional”, Lima, 20 de mayo de 1877). También pereció ahogado el capitán del “Artic”.

En Huanillos recaló el vapor “Copiapó” que traía auxilios remitidos por el Gobierno para los damnificados del sur. El corresponsal de “La Opinión Nacional”, que viajaba en dicho vapor, escribía a su diario que “Durante la noche se había sucedido con frecuencia los temblores. A bordo se perciben con más intensidad. Hay quien agrega asegura, un capitán de buque, haber visto una gran lengua de fuego por el lado de Bolivia” (“La Opinión Nacional”, Lima, 26 de mayo de 1877).

Los temblores prosiguieron inquietando a los habitantes del lugar. El 1º de agosto de ese año ocurrió un fuerte movimiento telúrico lo que hizo temer otro 9 de mayo.

La parte de Huanillos devastada por la salida de mar fue reconstruida. Los embarques se normalizaron.

10. LA TRAGEDIA DEL 6 DE DICIEMBRE DE 1877

El año de 1877 sin duda fue trágico para este puerto. El 6 de diciembre el pueblo quedó consternado al recibirse la noticia de un gravísimo accidente laboral producido en el depósito, donde un puente para el tránsito de los buzones se desplomó provocando la muerte de 15 trabajadores y dejando a 22 heridos y contusos (“El Comercio”, Lima, 29 de diciembre de 1877).

Se supone que este desastre se debió a que dicha obra había quedado afectado por el terremoto del 9 de mayo. Esto revela la desidia de la Empresa para tomar medidas de seguridad que protegiesen a sus trabajadores de accidentes de la magnitud como el que referimos.

11. HUANILLOS Y LA GUERRA DE 1879

El 5 de abril Chile declaraba la guerra al Perú y Bolivia. Ese mismo día barcos de guerra chilenos establecían el bloqueo naval de Iquique.

11.1. Las visitas de los blindados “Blanco Encalada” y “Cochrane”

El 8 de abril el blindado chileno “Blanco Encalada” tocaba Huanillos, en un viaje de reconocimiento de los puertos guaneros.

El corresponsal de “El Mercurio”, de Valparaíso, que iba a bordo de dicho blindado, quedó impresionado por la gran cantidad de buques fondeados en Huanillos. Relata en su crónica: “Cincuenta y dos enormes fragatones, el menor de 1.800 ton. de registro, lucen allí sus bien cortados y flamantes cascos. Las banderas norteamericanas, inglesas, italianas predominan en el pico de mesana, pero no faltan tampoco las de la mayor parte de las naciones europeas”.

El periodista entrega una breve descripción de Huanillos:

“Huanillos forma una punta que se prolonga hacia el oeste. Esta punta es formada por un inmenso depósito de guano. Al lado del sur está la bahía donde campea la numerosa flota huanera, frente a dos hermosos muelles o plataformas para el carguío de huano, con sus mangueras, carros de hierro y todos los útiles necesarios para echarlo en el momento a las lanchas; al lado oeste hay un montón de casuchas de tablas que semejan ratoneras y que es la ciudad de los pobres coolíes chinos, que son tratados como perros sin amo, más al norte siguen otras cuantas barracas en que viven los trabajadores chilenos y bolivianos, y por fin, todavía más adelante, hay un puñado de comfortable habitaciones, donde reside la autocracia, los empleados, los peruanos que gozan de todos los beneficios producidos por estas inmensa riquezas que no han sabido aprovechar y que les ha servido más bien de perjuicio y de germen de enervamiento, de luchas civiles, decadencia moral y material” (Crónica del “El Mercurio” de Valparaíso, reproducida en: “La Opinión Nacional”, Lima, 8 de mayo de 1879).

Indica el periodista chileno que en el depósito había en ese momento 300 trabajadores chilenos, 400 peruanos, 200 bolivianos y 300 chinos, lo que hacía un total de 1.200 individuos y que diariamente completaban su carga dos o tres buques para zarpar inmediatamente antes que arribase la Armada Chilena para destruir los embarcaderos, lo que imposibilitaría el carguío.

El día 13 del mismo mes se presentó frente al puerto el blindado “Cochrane”, procediéndose a notificar a los capitanes de tres buques en faenas de carguío

para abandonar el fondeadero, en el plazo de 48 horas. Los marinos de estos buques informaron al comandante del blindado sobre el combate naval habido frente a Caleta Loa, entre el cañonero chileno “Magallanes” y dos corbetas peruanas, el 12 de abril (Ahumada, 1884: Vol. I).

11.2. División naval chilena destruye los muelles

Tres días después, el 16 de abril, el puerto recibió la visita no grata de una división naval chilena que venía a repetir, en Huanillos, el ataque efectuado contra las instalaciones del carguío de Pabellón de Pica (15 de abril).

La flotilla estaba compuesta por el blindado “Blanco Encalada” y las corbetas “O’Higgins” y “Chacabuco”.

El destacamento que defendía el puerto se retiró al interior.

Los coolíes chinos recibieron jubilosos a los marinos chilenos. Los trabajadores orientales ayudaron a arrasar los muelles, las carretillas y los canales de conducción de guano.

Mientras esto sucedía en tierra, en la bahía eran tomadas las lanchas del puerto, donde se encontró un pontón en el cual se albergaban unos 100 chilenos, después de haber sido obligados por las autoridades a abandonar el pueblo.

El corresponsal de “El Mercurio”, de Valparaíso, que iba a bordo del blindado “Blanco Encalada” relata que “Hubo un momento en que las tripulaciones de todos o casi todos los buques mercantes subieron a las vergas y lanzaron estrepitosos vivas a Chile y su escuadra” (Crónica del “El Mercurio” de Valparaíso, reproducida en: “La Opinión Nacional”, Lima, 9 de mayo de 1879).

Ese día habían en Huanillos 26 buques, de los cuales 17 eran ingleses (“Informe del Comandante Boys, del ‘Pelican’, de S.M.B. en: Foreign Office, ADM. 1/6501; Londres).

La acción naval chilena, que causó gran impresión en Iquique y Lima, también inquietó a los intereses ingleses involucrados en el negocio del guano.

11.3. *Nuevas incursiones del “Cochrane” y del “Blanco Encalada”*

El blindado “Cochrane” en viaje de Antofagasta a Iquique tocó Huanillos, donde echó a pique varias lanchas y se apoderó de otras que habían escapado del ataque del 16 de abril, o habían sido enviadas de otro lugar para proseguir los embarques de guano. Esta acción ocurrió el 16 de mayo.

Posteriormente, el blindado “Blanco Encalada”, acompañado de una corbeta, apareció el 2 de julio de 1879 frente al puerto.

El comandante de la fragata acorazada mandó personal en una chalupa para destruir el condensador que funcionaba en el pontón “Marañón”. La aguada del mencionado pontón quedó inutilizada al arrojársele gran cantidad de agua salada.

11.4. *Abandono de Huanillos: La ocupación chilena*

Huanillos -con motivo de las hostilidades de la Armada Chilena- quedó completamente paralizado al suspenderse las labores de extracción y carguío de guano.

El puerto quedó bajo la custodia de una fuerza militar.

El 2 de noviembre de 1879 las tropas chilenas comenzaban la invasión de Tarapacá. El desarrollo desfavorable de las operaciones militares para el ejército Perú-boliviano, obligó a la fuerza acantonada en el puerto a abandonarlo, el que posteriormente fue ocupado pacíficamente, pasando al dominio de la República de Chile.

CAPÍTULO TERCERO: HISTORIA DE PATACHE

1. LA CALETA DE PATACHE

Está situada a 70 Kms. al sur de la ciudad de Iquique. La ensenada está protegida por el sur por el promontorio de su mismo nombre, que es una saliente bastante notable del litoral coronado por una península, que con alta marea se transforma en islote, frente al cual se destaca un farellón blanco.

En el fondo de la ensenada se encuentra la playa de arena llamada Cañamo, donde las embarcaciones menores pueden varar tranquilamente.

2. PRIMERAS INFORMACIONES HISTÓRICAS

Las primeras informaciones que se han podido encontrar datan solamente de 1835, cuando la expedición hidrográfica británica de Fitz-Roy recorrió las costas de Tarapacá. En la narración del viaje de reconocimiento, se hace una corta mención sobre la Punta PACACHE (“Narrative of the Surveying voyages of his majesty’s ships adventure and Beagle” Apéndice al Vol. II, 1839: 237), que posteriormente se deformó y quedó como PATACHE.

Peacock no da informaciones sobre esta covadera, tampoco fue visitada por el Ing. Rivero. Solamente los ingenieros Thierry y Hindle la reconocieron en 1874.

3. RECONOCIMIENTOS DE THIERRY Y HINDLE

En cumplimiento de órdenes superiores, el ingeniero Henri Thierry reconoció en 1874 el depósito guanero de Patache ubicado en la punta de su mismo nombre.

Thierry divide este depósito en dos partes: “La primera cerca de la orilla del mar y la segunda a 0’7 sobre una especie de mesta formada por la reunión de varios promontorios”.

“Muchos huecos y taladros hechos en la parte baja produjeron muestra de calidad muy variada y señalaron la presencia de la costra salitrera”.

“No hay aquí una capa regular de huano uniforme en su composición, sino solamente algunas manchitas de poco fondo, situadas sin orden alguno”.

“Subiendo hasta la plataforma, se encuentran algunas vetas de dimensiones más importantes, de un olor muy picante, con ciertos indicios de sal amoniacal”.

“Pero, en vano he buscado allí esos grandes mapas que constituyen los otros depósitos. Los diversos taludes descendientes de la plataforma en todas direcciones, fueron explorados, y mostraron indicios de huano, pero en profundidades muy variadas. No hay duda que, existen cantidades bastantes considerables de huano, pero se hallan demasiado diseminadas. Sin embargo, abrigo la esperanza de que varias capas que la sonda no ha hecho descubrir, aparecerán durante la explotación”.

Termina Thierry calculando la reserva del depósito en 125.000 metros cúbicos, pero advertía que realizándose un estudio más detenido es posible que dicha cantidad aumentase (Thierry, 1874: 12).

Hindle que verificó la labor de su colega Thierry, expresó: “Al regreso para Iquique el buque hizo una parada de algunas horas en Patache: fuimos a tierra; pero encontramos que estos depósitos están lejos de la costa, y, aunque existen varios, cada uno tiene hoy poca cantidad de guano, si bien los hay de muy buena calidad” (“Informe del Ing. José Hindle”, En: “El Peruano”, Lima, 9 de abril de 1874).

4. LA APERTURA DE LOS DEPÓSITOS DEL SUR

Ya sabemos que el 11 de marzo de 1874 el Gobierno autorizó a la Empresa del Carguío del Guano para abrir los cortes necesarios en los depósitos del Sur.

Después de ser abiertos los depósitos de mayor importancia, fue habilitada la covadera en Patache. Esto ocurrió en 1876. Al respecto un diario señala lo siguiente: “Sin embargo, se va a abrir el depósito de Patache lo cual dará por resultado aumentar el carguío en una buena cantidad al cabo de uno o dos meses y disminuir así las estadías. El nuevo depósito está en mejores condiciones pues el mar es más tranquilo, y por consiguiente, el embarque será más fácil; el guano en buenas condiciones para su explotación sin necesidad de practicar grandes desmontes. Su distancia a la playa es en verdad de milla y media, pero un ferrocarril salvará completamente este inconveniente” (“La Opinión Nacional”, Lima, 6 de abril de 1876).

La ventaja de Patache consistía en que la caleta era protegida por lo que no experimentaba las bravesas de mar que suspendían las faenas del carguío en los puertos de Huanillos, Punta de Lobos y Pabellón de Pica. La topografía de la guanera no era tan escabrosa como los de los demás yacimientos. Su apertura ayudaría a descongestionar los otros puertos de embarque. Su única desventaja era la distancia de la guanera del mar, pero una línea férrea salvaría este problema, -lo que efectivamente se realizó.

Un informe oficial manifiesta en 1876 que han comenzado hace dos meses los trabajos preparatorios para la explotación y embarque de guano de “Patache” y consisten en establecimiento de las oficinas necesarias para el trabajo, un ferrocarril de milla y media de largo que une el depósito con la playa, establecimiento de un muelle, plataforma para embarque de guano a granel y ensacado”. Agrega que los trabajos de explotación que se estaban haciendo hasta hoy consistían en limpiar la superficie del guano de material estéril que la cubren (“Memoria de Hacienda, 1876”, anexo N°2, Sección Guano: 11-12).

En ese año se realizó un censo de población. Los resultados para la caleta dieron 165 habitantes: 152 hombres y 13 mujeres (“Censo General de la República del Perú, 1876”. Lima, 1878. Vol. VII: 967).

Por la informaciones que se tiene la covadera de Patache tuvo una corta explotación. “El Nacional” de Lima, en una edición del mes de mayo de 1877, informa que “Este depósito, que estaba ya cerrado, también ha sido destruido”. En la Memoria de Hacienda del Perú de 1878 no se habla de Patache como guanera en explotación.

5. LA INCORPORACIÓN DE LAS COVADERAS DEL LITORAL DE TARAPACÁ A LA SOBERANÍA CHILENA: 1879

En agosto de 1879 se efectuó un reconocimiento naval chileno de las costas de Tarapacá. Se observó que no tenía población ni recursos de ninguna índole y que carecía de guarnición. Refiriéndose a Cáñamo, el informe oficial indica que “La playa para el desembarco es de arena y no hay piedras ni resacas de mar” (Ahumada, 1886: Vol. III: 88). Por lo que se ve, no se habla nada de su posible actividad guanera.

En noviembre de 1879 las covaderas del litoral de Tarapacá quedaron en posesión de Chile, entre éstas se contaba la de Patache.

BIBLIOGRAFÍA

Ahumada Moreno, Pascual

1884 “Guerra del Pacífico”; Vol. I; Valparaíso, Chile.

___1885 “Guerra del Pacífico”; Vol.II; Valparaíso, Chile.

___1886 “Guerra del Pacífico”; Vol. III; Valparaíso, Chile.

Berwick y Alba, Duque de

1951 “Mapas españoles de América: Siglo XV-XVII”; Madrid, España.

Billinghurst, Guillermo

1886 “Estudio sobre la geografía de Tarapacá”. Imprenta El Progreso, Iquique, Chile.

Bollaert, William

1851 “Observations on the geography of southern Perú, including Survey of the Province of Tarapacá, and Route to Chile by the Coast of the Desert of Atacama”. En: Journal of the Royal Geographical Society of London, Vol. 21; Londres, Inglaterra.

Buendía, Juan

1967 “Guerra de Chile. La Campaña del Sur”; Lima, Perú.

Cole, George Fitz-Roy

1884 “The perubian at home”; Londres, Inglaterra.

Dancuart, Emilio

1908 “Anales de la Hacienda Pública del Perú”; Lima, 1908.

Frezier, Amadeo

1902 “Relación del viaje por el mar del sur”; Santiago, Chile.

García y García, Aurelio

1870 “Derrotero de la Costa del Perú”; Lima, Perú.

___1866 “Peruvian Coast Pilot”; New York, United States.

Longeville Vowell, Richard.

1968 “Campañas y cruceros en el Océano Pacífico”; Buenos Aires, Argentina.

López, Juan Esteban

1910 “Mis recuerdos de la Guerra del Pacífico”; Santiago, Chile.

O'Brien, Antonio

1765 “Descripción del Partido de Tarapacá, Corregimiento de Arica, por orden de D. Manuel Amat y Juniet”.

Paz Soldán, Mateo

1862 “Geografía del Perú”, Vol. I; París, Francia.

Rivero, Francisco

“Memorias de las Huaneras del Perú”. (En: “El Comercio”, Lima, 3 de marzo de 1847).

Rogers, W.

1712 “A cruising voyage round the world: first to the south-seas. Thence to the East Indies, and homewards by the Cape of Good Hope. Begin in 1708 and finished in 1711”; Londres, Inglaterra.

Storace, Pedro

1971 “Un marino italiano en la guerra de 1879”; Lima, Perú.

Thierry, Henri

“Informe”. (En: memoria de la Dirección de Rentas al Ministerio de Hacienda, Lima, 1874).

Williamson, Juan

1860 “Observaciones sobre la Industria de la Provincia de Tarapacá”; Callao, Perú.

PRENSA

- Gazeta Ministerial de Chile
Años: 1819-1820
- “La Opinión Nacional”, Lima
Años: 1874; 1876; 1877; 1879
- “El Comercio”, Lima
Años: 1858; 1874; 1877
- “El Heraldo”; Lima
Años: 1855
- “El Nacional”, Lima
Años: 1877
- “El Mercurio” de Valparaíso, Chile

Años: 1877

- "El Peruano", Lima
Años: 1858; 1874; 1879

ARCHIVOS

- Archivo Castilla
Epistolario. Vols. III y VI
Lima, 1961 y 1967.
- Archivo del Departamento de Hidrografía
Ministerios de Defensa, Tauton, Somerset, Inglaterra.

COLECCIONES

- Colección de Leyes, Decretos y Ordenes
Vol. III
Huaraz, Perú, 1852.

DOCUMENTOS

- Documents et rapports sur les guanos de Tarapacá
París, 1874.
- Foreign Office
16/205, Public Record Office, Londres.
- Foreign Office
61/318, Public Record Office, Londres.
- Lloyds's Register of Shipping for the year 1876 and 1877.

INFORMES

- Informe del Comandante Boys, del 'Pelican', de S.M.B. (En: Foreign Office, ADM 1/6501, Londres).
- Informe del Ing. José Hindle
(En: "El Peruano", Lima, 9 de abril de 1874).

MEMORIAS

- Memoria de Hacienda
Vol. II, anexo N°2, Sección Guano.
Lima, 1876.

- Memoria de Hacienda
Vols. I y II
Lima, 1878
- Memoria del Director de Rentas
En Memoria del Ministerio de Hacienda
Lima, 1874
- Memoria sobre las guaneras de la República del Perú
(En: "El Comercio", Lima, 3 de marzo de 1847).

Cómo citar:

Zolezzi Velásquez, Mario

1993

"Historia de los Puertos Guaneros del Litoral de Tarapacá (hasta 1879)".

En: Cuaderno de Investigación Social, N°34. Centro de Investigación de la Realidad del Norte; Iquique, Chile.