

González-Miranda, Sergio; Galaz-Mandakovic, Damir
La litoralización de Tarapacá durante el proceso de mundialización del
nitrato de soda (1867-1919): de la violencia política a la violencia económica
Autoctonía (Santiago), vol. 8, núm. 2, 2024, Julio-Diciembre, pp. 713-755
Universidad Bernardo O'Higgins, Centro de Estudios Históricos

DOI: <https://doi.org/10.23854/autoc.v8i2.463>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=737078873004>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

**La litoralización de Tarapacá
durante el proceso de mundialización del nitrato de soda (1867-1919):
de la violencia política a la violencia económica**

**The littoralization of Tarapacá
during the globalization process of nitrate of soda (1867-1919):
from political violence to economic violence**

González-Miranda, Sergio

Universidad de Tarapacá, Instituto de Alta Investigación, Chile

pampino50@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0002-0403-8538>

Galaz-Mandakovic, Damir

Universidad Católica del Norte,

Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo, Chile

damirgalaz@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-0312-6672>

Resumen

Con el ciclo del salitre la provincia peruana de Tarapacá inició un proceso de mundialización del salitre, especialmente a partir del gobierno de José Balta (1868-1872), coincidente con el primer boom industrial del salitre, producto de la consolidación de la máquina de vapor en el proceso de lixiviación del nitrato. Esta lenta mundialización del salitre generó un cambio estructural en este territorio, transitando desde una provincia dependiente del departamento de Moquegua a otra plenamente autónoma al alcanzar la calidad de

provincia litoral. Adicionalmente, el surgimiento de asentamientos poblacionales en el desierto (oficinas salitreras, pueblos de servicios, estaciones ferroviarias) y, principalmente, puertos de embarque en la costa, presionaron por un nuevo orden político-administrativo y un nuevo ordenamiento territorial, cuya principal consecuencia sería el cambio desde la tradicional capital de la provincia (San Lorenzo de Tarapacá) hacia el puerto de Iquique. Este cambio que demoraría aproximadamente una década generó resistencia que alcanzó a la violencia política. El ciclo de expansión salitrero alcanzará su máxima expresión durante el periodo de la administración política chilena de esta provincia —iniciado en 1880 y concluido en 1918— donde el proceso de litoralización de la provincia de Tarapacá generaría otros conflictos (competencia entre puertos) caracterizados por la violencia económica durante el proceso de consolidación de la plataforma portuaria exportadora de salitre.

Palabras clave: mundialización, litoralización, ciclo del salitre, violencia política, violencia económica.

Abstract

With the saltpeter cycle, the Peruvian province of Tarapacá began a process of globalization of saltpeter, especially from the government of José Balta (1868-1872), coinciding with the first industrial boom of saltpeter, a product of the consolidation of the steam engine in the nitrate leaching process. This slow globalization of saltpeter produced a structural change in this territory, moving from a province dependent on the department of Moquegua to a fully autonomous province upon achieving the quality of a coastal province. In addition, the emergence of population settlements in the desert (nitrate offices, service towns, railway stations) and, mainly, shipping ports on the coast, pressured for a new political-administrative order and a new territorial planning whose main consequence would be the change from the traditional capital of the province (San Lorenzo de

Tarapacá) to the port of Iquique. This change, which would take approximately a decade, generated resistance that led to political violence. The nitrate expansion cycle will reach its maximum expression during the period of the Chilean political administration of this province —begun in 1880 and concluded in 1918— where the process of littoralization of the province of Tarapacá would generate other conflicts (competition between ports) characterized by economic violence during the consolidation process of the saltpeter export port platform.

Keywords: globalization, littoralization, saltpeter cycle, political violence, economic violence.

Recibido: 27 de marzo de 2024 - **Aceptado:** 27 de mayo de 2024

1. Introducción

Durante la minería de la plata en el siglo XVIII e inicios del XIX, aunque las principales minas (Huantajaya y Santa Rosa) estaban localizadas en la Cordillera de Costa, muy próximas al puerto de Iquique (que por ese entonces era una pequeña aldea de no más de un centenar de habitantes, la mayoría dedicados a las faenas de extracción de guano de la isla), no existió el riesgo de que esos pueblos plateros, así como las caletas emergentes, disputaran el poder político de las comarcas interiores,

especialmente de la capital provincial San Lorenzo de Tarapacá. Al contrario, ayudaron a consolidar ese dominio —de todo el territorio de la provincia— que ejercían los pueblos localizados en los oasis y valles bajos de la precordillera como Camiña, Tarapacá, La Tirana, Huatacondo, Pica-Matilla.¹

El débil desarrollo de los puertos de la provincia durante el periodo de la plata se debió, entre otras razones, a que la exportación minera también se realizaba hacia Chuquisaca, respondiendo a la demanda generada por el

«espacio peruano», cuyo centro era Potosí (Sempat, 1982). Los mineros de Huantajaya exportaban su producción a diferentes destinos «principalmente la Caja Real de Carangas, la Caja Real de Arica, el Banco de Rescate de Potosí y la Caja Real de Oruro» (Gavira, 2005:38). Incluso, todas las recuas de mulas «destinadas á conducir salitre á las caletas, no tienen pastos con que subsistir...» (El Peruano, 30 de enero de 1841, p.1). Se agregaba que la precariedad del escenario costero se acrecentaba con que, en «Iquique, pues no hay buques» (El Peruano, 30 de enero de 1841, p.1), ni para vender alfalfa.

Otro motivo fue que las familias mineras nunca abandonaron sus residencias localizadas en esas comarcas interiores, no solo por la bondad del clima y el acceso al agua, sino porque allí se realizaba el beneficio del mineral, gracias a los numerosos buitrones o azoguerías (Villalobos, 1979:185). Un diario de Panamá comentó: «Esta provincia fue celebrada desde un principio por las minas de planta de Huantajaya, la sola de Fuentes pagaba en derechos a la corona de España, más de un millón de esterlinas» (Star and Herald, 19 de junio de 1880:3).

Los grupos dominantes de la provincia no vieron en la minería del salitre un cambio respecto de la minería argentífera, especialmente porque los primeros salitreros provenían de esa minería colonial. Sin embargo, los cambios estructurales —que llegarían con el devenir del siglo XIX— demostrarían que el proceso de desarrollo de ambos minerales fue radicalmente diferente.

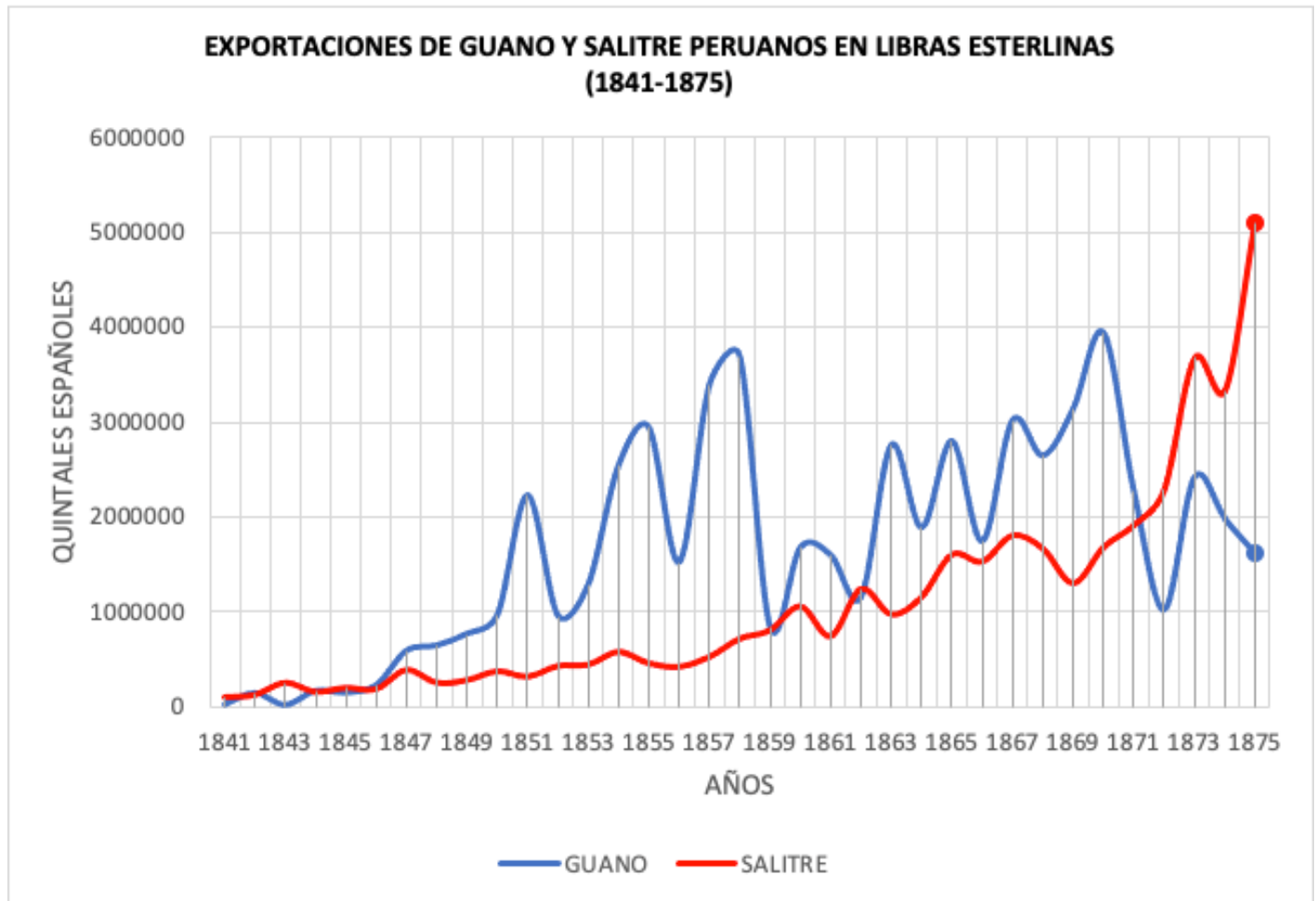
La idea de consolidar a Iquique como puerto era de vieja data, al menos así lo evidencia el diario *El Mercurio de Valparaíso* en 1829: «Los medios que las autoridades tienen en el día á su alcance para allanar el camino á la futura prosperidad de la Provincia de Tarapacá, parecen consistir en la abertura del puerto de Iquique» (25 de abril de 1829:1).

El diario detallaba que aquella abertura debía sustentarse con «todas las franquicias posibles, debiendo ser absolutamente libre de derechos los renglones de consumo que por él se internen, aunque sean traídos de países extranjeros» (El Mercurio de Valparaíso, 25 de abril de 1829:1).

No obstante, las medidas tomadas para beneficiar a Iquique por Ramón Castilla Marquesado, cuando llegó al poder en Lima en 1845, no fueron —en ninguna circunstancia— para desequilibrar el poder de élite tarapaqueña radicada en los valles interiores. Por ejemplo, una de aquellas medidas fue permitir el libre ingreso de sacos vacíos, leña y carbón de piedra «en buques de cualquier bandera» (*El Mercurio de Valparaíso*, 29 de diciembre de 1846: 1). Esas medidas solo pretendían darle un impulso a un puerto que no lograba consolidarse, para que, precisamente, los mineros del salitre pudieran exportar sin dificultades, pero a una escala que todavía no alcanzaba para competir con la producción de los viñedos de Pica (Williamson, 1860). Por ejemplo, en 1830 por Iquique se exportaron solo 900 toneladas de nitrato de soda (*Star and Herald*, 19 de junio de 1880:3). Y hacia 1846 se indicaba que Iquique «carece de los víveres necesarios para la conservación de la vida, y del forraje para las mulas y demás acémilas que sirven en el carguío del salitre» (*El Peruano*, 11 de noviembre de 1846: 3).

Lo anterior demuestra que el proceso de consolidación de Iquique —como también el de Pisagua— fue pedregoso y las franquicias nunca fueron suficientes, porque la industria del salitre todavía no era competitiva en el mercado internacional de los fertilizantes. El guano era competencia directa y hasta 1858 la distancia entre ambos era muy significativa (Gráfico 1). La correlación entre salitre y guano comenzó a cambiar a partir de la década de 1860 que, como veremos, fue cuando se inició el despegue de los puertos salitreros de Tarapacá. Ambos fertilizantes comenzaron no solo a competir (Raimondi, 2003), sino a ser pilares de la economía peruana. Carlos Contreras, señala que «entre ambos fertilizantes sumaban tres cuartas partes del total de las exportaciones nacionales, y hubo un año (1867) en que representaron nada menos que el 85% de las exportaciones» (Contreras, 2012:87).

Gráfico N° 1



Fuente: Elaboración propia basada en Contreras, 2012:378

En el presente artículo, construido a través de una extensa revisión de fuentes hemerográficas internacionales, se plantea como hipótesis que la provincia peruana de Tarapacá inició un proceso de mundialización del salitre, especialmente a partir del gobierno de José

Balta (1868-1872), siendo parte de un boom industrial de aquel mineral producto del fortalecimiento de la máquina de vapor en el proceso de lixiviación del nitrato, inaugurándose una nueva etapa definida por la industrialización y una modernización de la

economía. Esta lenta mundialización del salitre generó un cambio estructural en el territorio tarapaqueño, transitando desde una provincia dependiente del departamento de Moquegua a otra plenamente independiente al alcanzar la calidad de provincia litoral.

Adicionalmente, el surgimiento de asentamientos poblacionales en el desierto (oficinas salitreras, pueblos de servicios, estaciones ferroviarias) y, principalmente, puertos de embarque, incluido el aumento demográfico y expansión urbana de Iquique, presionaron por un nuevo orden político-administrativo y un nuevo ordenamiento territorial, cuya principal consecuencia sería el cambio desde la tradicional capital de la provincia (San Lorenzo de Tarapacá) hacia el puerto de Iquique. Esta transformación que hemos denominado como litoralización, demoraría aproximadamente una década ante la resistencia que tuvo como derivación el desarrollo de violencia política.

El ciclo de expansión salitrero alcanzará su máxima expresión durante el periodo de la administración política chilena de esta provincia —iniciado en 1880 y acabado en 1918— donde

el proceso de litoralización de la provincia de Tarapacá generaría otros conflictos (competencia entre puertos) caracterizados por la violencia económica y el imperio del cálculo durante el proceso de consolidación de la plataforma portuaria exportadora de salitre.

2. La resistencia a la litoralización de la provincia. La violencia política

El apogeo de la minería del salitre trajo aparejado la internacionalización del nombre de puerto salitrero. En 1869, un diario panameño señaló: «Perú: La exportación de nitrato de soda desde Iquique durante el año 1859 ascendió a 1.574.199 quintales, contra 1.220.640 en 1848. De esta cantidad 447.887 se embarcaron a Inglaterra y 304.025 a Francia» (*Star and Herald*, 24 de enero de 1860:2).

Cabe señalar que, durante la década de 1840 y 1850, Iquique comenzó a adquirir centralidad de flujos financieros en cuanto a ser una plaza para negociar letras de cambio y convertir la moneda feble de Bolivia para el mercado en Valparaíso (Galaz-Mandakovic, 2023). De ese modo, como;

«todos conocen la activa explotación que de salitre se hace en la provincia de Iquique [...] el comerciante del sud de Bolivia que tiene que hacer sus pagos en el extranjero, se ve en la necesidad de mandar sus pagos a Iquique [...] Este provecho es por sí solo una especulación ventajosa para el minero de Iquique» (Santiváñez, 1862:15).

En aquella escena exportadora, surgió una resolución suprema que declaró libre de derechos fiscales los sacos vacíos que se introducían por Iquique para despachar salitre. Dicha exención tributaria de internación de insumos quedó obsoleta por un nuevo reglamento de comercio. Así, desde el 1 de enero de 1865, los sacos que «se internen por el puerto de Iquique, están gravados según el arancel vigente con el derecho del 30%» (*El Peruano*, 7 de septiembre de 1867). Aquello era una muestra del ascenso de aquella minería, siendo una oportunidad aprovechada por el fisco para aumentar sus arcas.

En la década de 1870 la situación comenzó a cambiar velozmente para los asentamientos humanos radicados en el desierto y en la costa.

La industrialización del nitrato de soda trajo al desierto de Tarapacá las maquinarias necesarias para el proceso de lixiviación, en la costa los materiales para la construcción de muelles de embarque modernos dinamizando densamente los flujos navieros y, entre la costa y el desierto, se construyeron tres líneas férreas: entre Pisagua y Negreiros; entre Iquique y La Noria, y entre Patillos y Lagunas, aunque esa última nunca se concluyó. En 1874, ya se contabilizaban;

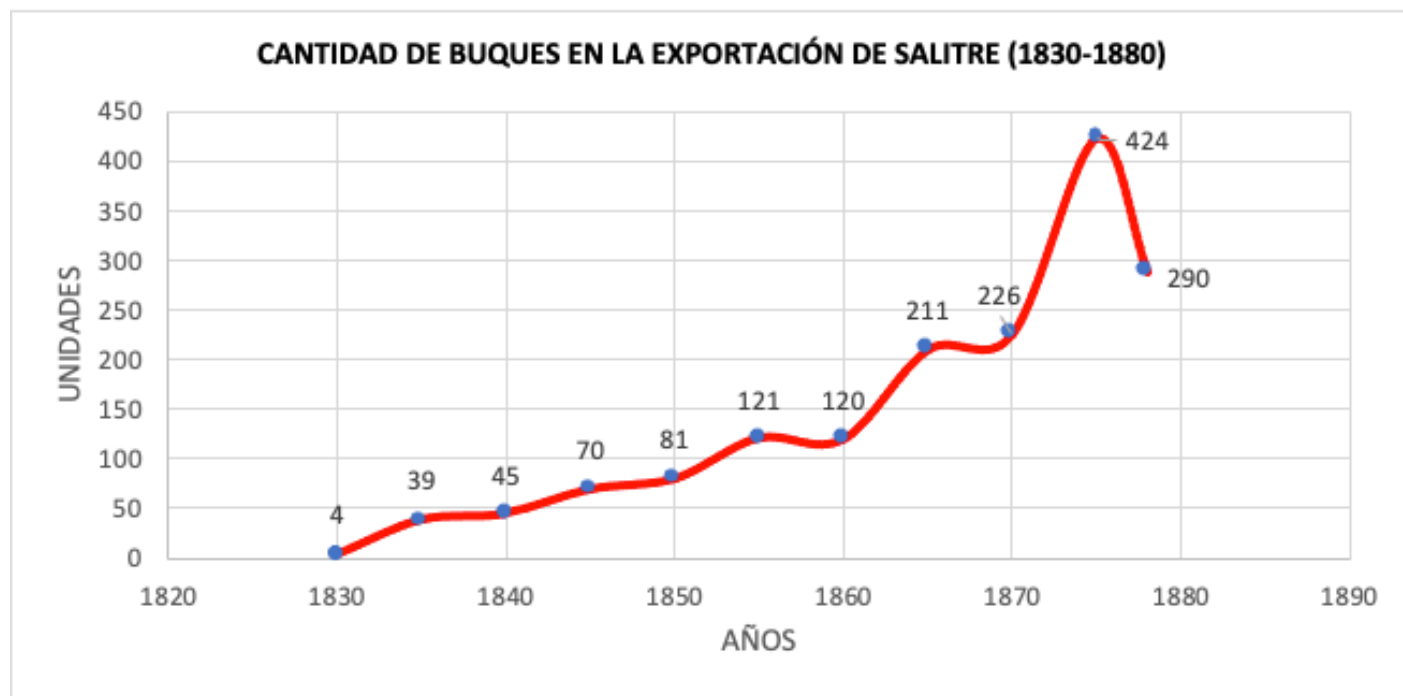
«131 establecimientos industriales dedicados á la obtención de estos productos químicos de los que 59 estaban provisto de aparatos muy perfeccionados para la fabricación a gran escala. En completa actividad podrían producir al año 780.000 toneladas, pero hasta ahora la producción no ha ascendido de 300000 toneladas [...] Francia ha importado de dicho país 44.840 toneladas» (*Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 12 de junio de 1876, p. 3).

El capitalismo había arribado en plenitud en la provincia de Tarapacá, donde el factor principal fue la presencia de Compañías

inglesas y alemanas, entre otras. Aquel arribo capitalista evidenció, a su vez, un notable impacto en zonas agrícolas de Tarapacá que se expandieron correlacionalmente al apogeo del salitre, tal como fue el caso del valle de Huatacondo que devino en abastecedor

de alfalfa, frutas, verduras, animales, etc. para las salitreras, especialmente de la zona de Lagunas (Galaz-Mandakovic, 2021; 2022). No obstante, los puertos fueron el pivote de la transformación estructural de la provincia (Gráfico 2 y 3).

Gráfico N° 2

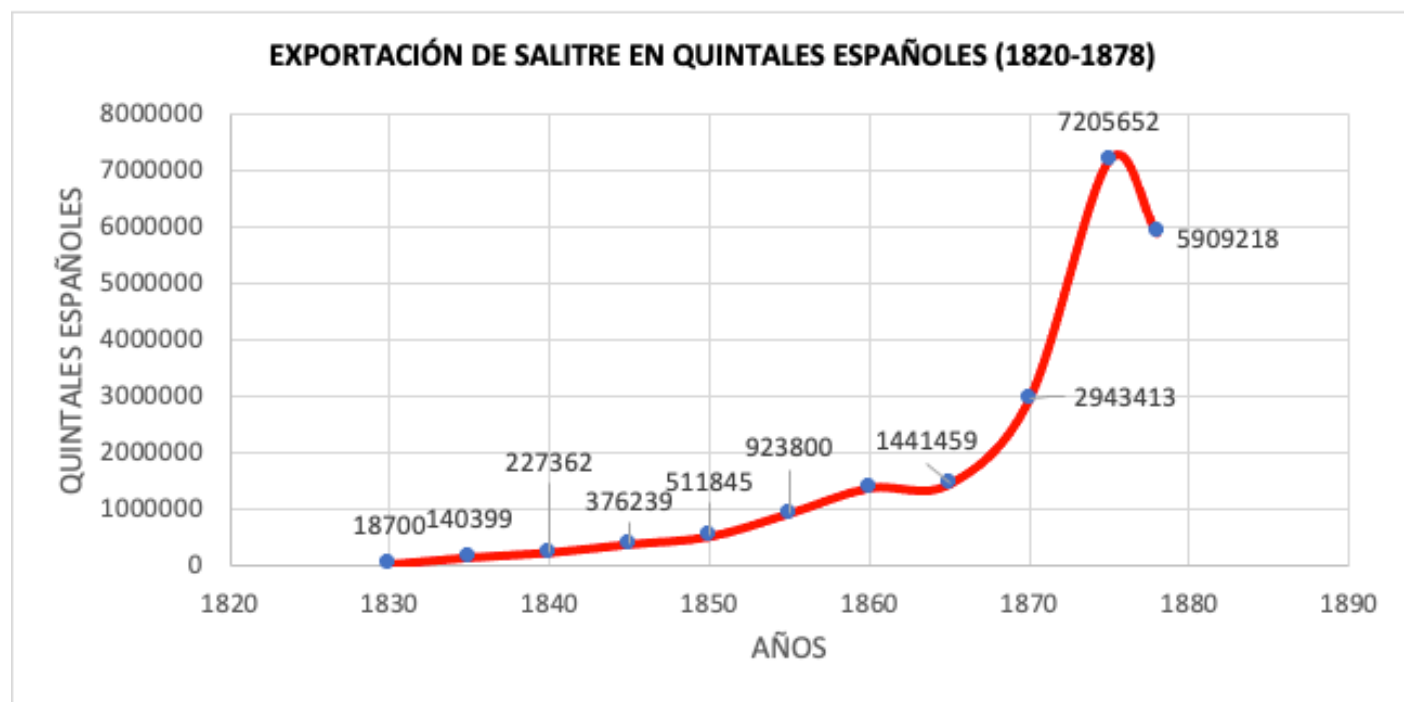


Fuente: Elaboración propia basado en Bravo-Elizondo y González, 1994 p. 49

Ciertamente, la cantidad de barcos que arribaron a Iquique está ligada con el aumento

de la exportación de salitre cuantificados en quintales españoles (Gráfico 3).

Gráfico N° 3



Fuente: Elaboración propia basado en Bravo-Elizondo y González, 1994 p. 49

En los Gráficos N°2 y N° 3 vemos la similitud de las curvas, donde claramente a mediados de la década de 1860 se observa una brusca tendencia hacia el crecimiento, marcando precisamente lo que será el primer boom industrial del salitre en 1870, y el dominio de este producto en el mercado internacional de los fertilizantes.

Este proceso permitió la participación de esta provincia en la «mundialización». Utilizamos este concepto para diferenciarlo de «globalización», siguiendo a Francisco Iturraspe, quien identifica varias «mundializaciones». Este caso de estudio coincidiría con la «segunda mundialización». Iturraspe señala que:

«La segunda mundialización que trae la Revolución Industrial profundiza ese proceso económico y genera un mayor despliegue de la expansión territorial, lo cual da lugar a la centralización de la soberanía sobre el territorio y la población, con la transformación de las instituciones que prevalecían hasta entonces -como el municipio- para constituir un nuevo actor fundamental que se conocerá como los Estados nacionales.

Todo este proceso cambia radicalmente el concepto de territorio y su relación con la política y la economía» (Iturraspe, 2002:174).

La segunda mundialización tendría en Gran Bretaña al principal estado-nación en la nueva economía-mundo, una hegemonía impulsada por la difusión de tecnologías, el capital financiero, los avances técnicos, las habilidades industriales y un mercado que activó las economías de regiones rezagadas. Así, territorios marginalizados y remotos —como la provincia peruana de Tarapacá— tendrán una oportunidad por efecto de una singularidad geológica que proveyó un recurso que, en el marco de la comoditización, ingresó a los ciclos productivos deviniendo en una atractiva mercancía que fue capaz de responder a la demanda del mercado internacional y transoceánico, en este caso la necesidad de fertilizantes para una agricultura sobreexplotada, precisamente por el aumento de la población y el consumo de la sociedad industrial.

El ciclo del salitre coincide con la consolidación de los estados-nacionales de Perú y Chile, los que desarrollaron proyectos nacionales

que se basaron en la renta generada por el salitre, fue el caso —en Perú— del gobierno civilista de Manuel Pardo y, en el caso chileno, del gobierno de José Manuel Balmaceda. Ambos proyectos frustrados. En cambio, la mundialización del salitre fue un éxito bajo el control del *Nitrate Permanent Committee*, con sede en Londres; y la Asociación Salitrera de Propaganda, en Iquique. Las misiones de aquellas organizaciones fue crear nuevos mercados para el fertilizante, recurriendo a la propaganda como estrategia.

El inicio de este proceso de mundialización del salitre y expansión de la plataforma portuaria de la provincia de Tarapacá, a mediados de la década de 1860, generó de inmediato una resistencia en la población provincial profundamente católica y conservadora que no estaba dispuesta a cambios estructurales, aunque hayan sido ellos los descubridores de la existencia en Tarapacá de aquel producto llamado nitrato de soda. Esa resistencia estuvo marcada por la violencia política.

Un ejemplo del conservadurismo tarapaqueño fue su oposición a la Constitución Política

promovida por el gobierno de Mariano Ignacio Prado, que reemplazaría a la de Ramón Castilla aprobada el 13 de noviembre 1860, sobre la base de un acuerdo entre conservadores y liberales. Con Castilla lejos del poder, los liberales quisieron promulgar una constitución plenamente liberal.

Desde la perspectiva regional, específicamente desde Tarapacá, esa constitución marcó la historia de esta provincia. La constitución liberal de Mariano Ignacio Prado fue resistida precisamente en las provincias del extremo norte y del extremo sur, que llevaría al poder a José Balta Montero. La muerte de Ramón Castilla en las cercanías de Tiliviche, el 30 de mayo de 1867, fue un acicate para el triunfo de Balta y Diez Canseco en 1868. El 6 de enero de 1868 se restituyó la constitución de 1860. Sin embargo, la violencia política generada por los «castillistas», mayoritariamente procedentes del valle de Tarapacá, dejó una huella profunda en la provincia (González, 2021).

Cuando aún se discutía sobre el lugar exacto donde falleció Castilla,² los puertos de la

provincia comenzaban a enfrentar tributos debido a su nueva condición de exportadores:

«Hemos publicado en uno de nuestros anteriores números la tarifa de un nuevo derecho llamado de muellaje y la resolución suprema que manda su cobro en todas las aduanas de la República.

Que se establezca y cobre un derecho de esta naturaleza, en todos los puertos donde el comercio tenga las facilidades y seguridad que necesita para sus transacciones, bien se comprende; pero que esto se haya hecho extensivo a este puerto en que el Estado no posee muelle alguno y en que el comerciante, y en general todo pasajero, tiene que luchar con una multitud de peligros hasta ponerse en tierra; en que tiene que recorrer una serie de aventuras desde las bajas de mar que solo una larga experiencia en el lugar pueden indicar, hasta los pedazos de madero que llamado cachuchos en que se pone en tierra, no puede explicarse sino como una carga pesada que se impone a los intereses locales, como un nuevo embarazo al pronto desarrollo del comercio, o como una amarga

burla al patriotismo de una provincia, que en su naciente estado tiene derecho a exenciones que no deben relegarse al olvido [...]

La provincia de Tarapacá comparada con las demás de la república, además de las contribuciones generales a que está sujeta, paga tantas otras sobre sus productos de exportación e importación, que presenta una notable desproporción entre las multiplicadas contribuciones y sus escasos recursos...» (El Mercurio de Tarapacá, 20 de julio 1867:1).

Los tributos serán a partir de ese momento una carga recurrente a la industria del salitre. La ironía fue que, antes de la minería del salitre, el interés por esta provincia era muy escaso y, a partir de las primeras señales de auge, comenzaron los tributos como el muellaje y el impuesto de internación de los sacos vacíos para exportar salitre. A la larga, será el impuesto al muellaje el menos significativo de todos los que vendrán en la década siguiente, como los del gobierno civilista de Manuel Pardo, quien impuso el estanco salitrero y la expropiación de esta industria, en una de las expresiones

de violencia económica más notorias de la Historia del Perú hacia una provincia.

El problema de la provincia a fines de la década de 1860 era el cambio en el balance del poder económico desde el interior hacia la costa. En aquel contexto, surgió la municipalización de Iquique el 26 de agosto de 1866.³

Por citar una muestra aleatoria sobre la recaudación aduanera en mayo de 1866, podemos ver lo siguiente (Tabla 1).

Tabla N° 1. Recaudación de Aduanas de la República de Perú en mayo de 1866

RECAUDACIÓN DE ADUANAS, MAYO DE 1866								
RAMOS	CALLAO	PAITA	SAN JOSÉ	HUAN-CHACO	ISLAY	ARICA	IQUIQUE	TOTAL
	soles	soles	soles	soles	soles	soles	soles	soles
Derechos de importación	56,841,12	1,414,25	s/d	481,65	9,630,30	27,444,77	4,428,68	100,290,77
Derechos de exportación	1,023,97	51,16	354,6	92,91	2,183,69	761,14	6,996,76	11,463,69
Derechos específicos de harina	3,596,60	910	70	s/d	s/d	950,86	673,40	6,200,86
Derechos específicos de trigo	3,370,30	s/d	s/d	s/d	s/d	13,13	9	3,392,63
Derechos de tonelaje	1,306	s/d	s/d	27	s/d	274	775,60	2,382,60
Derechos de puerto	191	40	12	6,40	s/d	27,20	80.80	357,40
Comisos	62,16	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	62,16
Almacenaje	678,81	38,3	80 cent.	72 cent.	14,50	719,23	25,42	1,477,51
Papel de aduanas	1,250	171,20	20	27,50	s/d	1,010,95	s/d	2,479,65
Árbitro municipal	s/d	s/d	s/d	48	s/d	1,341,35	120,60	1,461,95
Reintegros	25,60	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	73,60

Fuente: elaboración propia basada en El Peruano, 7 de junio de 1866:5

Según los datos de la Tabla N°1, podemos ver que, en lo concerniente a derechos de exportación, el puerto de Iquique supera con creces al puerto del Callao y a Islay. Si el total de derechos de exportación recaudado por Aduanas fue 11,463,69, es notable que solamente el puerto de Iquique logre el 61.03%

Este cambio en el balance económico, que estimuló la tensión por el control político del territorio, no surgió sino hasta que se planteó por vez primera —durante el primer gobierno de Mariano Ignacio Prado— la idea de que Iquique debería transformarse en la capital de la provincia.

«Mariano I. Prado

Jefe Supremo Provisorio de la República

Considerando: Que la ciudad de Iquique, tanto por su posición geográfica, como por el número de su población y la importancia de su comercio, se halla en situación más ventajosa que la de Tarapacá, para ser capital de la provincia de este nombre.

Decreto:

Artículo único. Se declara a la ciudad de Iquique Capital de la Provincia de Tarapacá en el Departamento de Moquegua [...]

Dado en la casa de Gobierno en Lima a 20 de octubre de 1866. Mariano I. Prado. J.M. Quimper» (El Peruano, 27 de octubre de 1866:1).

Este decreto no era aceptable para los «taraqueños», a quienes se les unieron las otras comarcas del interior de la provincia, como Camiña, La Tirana, Huatacondo y, especialmente, Pica-Matilla. Era una bofetada para quienes habían levantado la economía de la provincia y permitido que los puertos logaran el desarrollo que amenazaba la primacía de la comarca capital de Tarapacá.

Octubre de 1867 fue el inicio de la revolución. Una revolución que se desarrolló en dos escalas del poder: la del Estado-nación y la regional. A escala nacional, las provincias se rebelaron ante el poder central limeño: Pedro Diez Canseco desde Arequipa y José Balta desde Ancachs.

A escala regional, Eugenio Castilla y Manuel Almonte Viguera, lideraron la rebelión.

Un diario panameño comentó:

«Organizada una fuerza, que algunos hacen subir a ciento ochenta i tres hombres, marcharon sobre la nueva capital de la provincia al mando de Almonte i Viguera. El día 2 [noviembre] llegaron a la cuesta que domina el puerto de Iquique con la firme resolución [...] de tomar la plaza a sangre i fuego» (*Star and Herald*, 21 de noviembre de 1867:3).

El diario puntualiza en que la lucha fue desigual y que la derrota del subprefecto que apenas contaba con 25 hombres era evidente:

«para el efecto salieron fuera de la población en donde se trabó un ligero combate que duró pocos minutos por la superioridad de la fuerza enemiga, i que al fin quedó vencedora con sola la pérdida de cuatro muertos i cinco heridos, contándose entre estos último el ayudante del subprefecto, Cosme Bercatain que recibió siete lanzazos» (*Star and Herald*, 21 de noviembre de 1867:3).

Enfrentado a la revolución «tarapaqueña», el subprefecto Manuel Antonio de Lama comprendió el problema en su dimensión tácita. Su proclama del 6 de noviembre de 1867 señaló lo siguiente:

«Conciudadanos. El desorden a que se ha entregado un pueblo cuyos sentimientos religiosos se ha abusado para turbar la paz de la República, ha servido de pretexto para que el de Tarapacá se lanzara en la misma vía, no guiado por un principio político ni estimulado por una idea progresista o patriótica, sino el por el odio que desgraciadamente se ha sabido fomentar entre pueblos que jamás debieron considerarse de otro modo que como hermanos.

Iquiqueños. El progreso moral y material que habéis alcanzado por vuestra industriosa laboriosidad, a la sombra de la paz y de las instituciones republicanas que nos rigen, os han traído el resentimiento y enemistad de los que, sorprendiéndolos en medio de vuestro trabajo, han logrado apoderarse por pocas horas de esta población...» (*El Mercurio de Tarapacá*, 12 de noviembre 1867: 3).

Con la referencia a los sentimientos religiosos, Manuel Antonio Lama apunta al catolicismo y al comportamiento conservador de los habitantes de la capital de la provincia, contraponiéndolo con el comportamiento progresista e industrial de los iquiqueños. La ocupación de Iquique «por algunas pocas horas» fue el triunfo de los primeros. Lama abandonaría la provincia para integrarse como socio de la Compañía Exploradora del Desierto, en Antofagasta, que sería la base de la Melbourne Clark y C° (González Pizarro, 2018). Clark participó de la defensa de Iquique⁴. El triunfo «tarapaqueño» sería finalmente inútil, pues el proceso de cambio estructural de la provincia lo estaba ganando la industria salitrera, localizada en la pampa del Tamarugal y articulada con los puertos exportadores, como un devenir imposible de detener. Los mismos ocupantes entendieron la importancia de la hegemonía económica que ejercía el salitre: «En la provincia de Tarapacá que permanece en poder de los revolucionarios, no se consiente bajar al puerto de Iquique o caleta inmediata, ni un quintal de salitre, sin pagar una fuerte e indebida suma» (Estrella de Panamá, 9 de enero de 1868:3).

No obstante, el triunfo del coronel José Balta trajo un consenso temporal entre «tarapaqueños e iquiqueños» y que estuvo relacionado con la necesidad de independizar a la provincia del tutelaje que ejercía sobre su economía y administración política la ciudad de Tacna, como capital del Departamento de Moquegua.

Entre las primeras medidas del gobierno de José Balta fue declarar a Tarapacá «Provincia Litoral», dándole autonomía del Departamento de Moquegua.

«El ciudadano José Balta

Presidente Constitucional de la República

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana.

Considerando:

Que la provincia de Tarapacá por su disposición topográfica, por su extensión y elementos industriales, debe constituir una de las grandes divisiones territoriales de la República.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1° Sepárese del departamento de Moquegua, la provincia de Tarapacá, con la denominación de Provincia Litoral, estableciéndose en ella el mismo régimen político y administrativo, que en los departamentos de la República [...]

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento. Dada en la Sala de sesiones del Congreso en Lima a 30 de noviembre de 1868.

José Rufino Echenique, Presidente del Senado. Juan Oviedo Presidente de la Cámara de Diputados. Francisco Chávez, Senador Secretario. Pedro Bernales, Diputado Secretario.

Al Presidente de la República

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en la Casa de Gobierno en Lima, a 1° de diciembre de 1868. José Balta. P. Gálvez» (Boletín Oficial de leyes, decretos, resoluciones y oficios del gobierno, 1870: 757).

Este decreto ley fue aceptado por unos y otros.

Los «iquiqueños» vieron que era una oportunidad para acelerar el negocio de la industria salitrera, mejorar la infraestructura y gestión de los puertos. Los «tarapaqueños» estaban satisfechos porque no consideró un cambio de la capital de la provincia.

Sin embargo, resultaba muy incómodo que las autoridades debieran trasladarse más de cien kilómetros entre San Lorenzo, la capital, e Iquique (además de otras localidades), donde efectivamente se presentaban la mayor demanda por diversos servicios públicos, especialmente en la administración de justicia.

El prefecto de la Provincia Litoral, coronel Miguel Valle-Riestra y el juez de Primera Instancia de la Provincia, Dr. Hilario Liendo, sufrieron esta tensión. Las dos ciudades, San Lorenzo de Tarapacá e Iquique, dividieron a la sociedad provincial. El proceso de un nuevo ordenamiento territorial producto del crecimiento de los puertos, llevó a las familias más tradicionales de la provincia solicitar terrenos para construir viviendas en el litoral. El Estado peruano entregó terrenos siguiendo la misma

lógica cuando se otorgaban los estacamentos salitreros, es decir, a partir de una solicitud y una publicación en la prensa.

Concluido el gobierno de José Balta Montero, llega al poder Manuel Pardo Lavalle, quien se transformará en un político que privilegiará la escala nacional, a través de un proyecto político civilista (Mc Evoy, 1994).

Las políticas del estanco salitrero, el impuesto alto, y la expropiación de la industria salitrera, uniría a todos los empresarios de esta minería a resistirlas (González, 2012). Sin embargo, será este presidente el que, desde toda lógica, le otorgó definitivamente a Iquique la calidad de capital provincial:

«Manuel Pardo

Presidente de la República

Por cuando el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana.

Considerando: Que al Congreso corresponde hacer la división y demarcación del territorio

nacional, consultando las necesidades de los pueblos y el buen servicio de las autoridades.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1° El puerto de Iquique será capital de la provincia de Tarapacá.

Art. 2° Se crea en dicha provincia un nuevo distrito que se llamará Pisagua, compuesto del pueblo de este nombre, de las oficinas del Norte, desde Pampa Negra inclusive, y de los valles de Tiliviche, Tana, Corso y Camarones, que se segregan del distrito de Camiña.

Art. 3° La capital del nuevo distrito será Pisagua.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario a su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso en Lima, a 9 de septiembre de 1874. Francisco de Pr. Muñoz, Presidente del Senado. R. Riveyro, vicepresidente de la Cámara de Diputados. Pedro A. del solar, Secretario

del Senado. Emilio A. del Solar, Secretario de la Cámara de Diputados.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule, y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio de Gobierno en Lima, a 23 de febrero de 1875. M. Pardo. A. García y García» (Lira, 1875: 5).

Este decreto ley no pudo ser abolido como aquel del presidente Mariano I. Prado de 1866. Durante la década que separa a ambos decretos, la industria salitrera se desarrolló dándole la espalda a los valles interiores, la población de los puertos creció de forma exponencial mientras las comarcas tradicionales, como San Lorenzo de Tarapacá, se despoblaban.

3. El capitalismo en el salitre. La violencia económica

Hasta fines de la década de 1860 todavía algunos cronistas podían hacer una pregunta crítica sobre los puertos salitreros: «¿Qué era Iquique, qué Pisagua y todas las poblaciones del litoral antes del descubrimiento del salitre?»

(El Mercurio de Tarapacá, Iquique, abril 13 de 1869: 4). En ese sentido, el salitre era sinónimo de expansión, modernidad y el factor sustancial de una economía de aglomeración en el litoral:

«Desiertos arenosos que no podían dar vida a ningún ser humano. Si desde el establecimiento de la industria salitrera se han formado numerosas poblaciones, no es que los habitantes afluyan por residir en este u otro punto, no señor M., es que la industria ofrece trabajo, y el trabajo salario. Considérese que el salitre se agote en el estado actual, esto es, cuando todavía no hay otro elemento de riqueza que dé ocupación a los habitantes, y las poblaciones desaparecerán con la rapidez que se han formado» (El Mercurio de Tarapacá, Iquique, abril 13 de 1869: 4).

Todavía no había plena confianza. Una costa carente de agua comparada con los fértiles valles interiores no podía ser un lugar de vida y prosperidad: «La costa es arenosa i sin agua, i los vientos del sudoeste que en aquella rejión predominan, levantan oleajes de arena que van muchas veces a imposibilitar la marcha

de los viajeros» (*Star and Herald*, 19 de junio de 1880:3).

La minería de la plata, que había generado la riqueza en el siglo anterior, siempre se articuló con esos valles y sus comarcas. No fue el caso de la industria del salitre, capaz de desalinizar el agua del mar, construir ferrocarriles y articular la región con cientos de países a través de los flujos navieros y pingues flujos financieros.

Desde inicios de la década de 1860 hubo una demanda que nunca se vio concretada a pesar de la existencia de diversas iniciativas (Castro, 2014), se trataba de un ferrocarril que uniera la costa con la pampa salitrera:

«Ferrocarril de Iquique.

Lima febrero 22 de 1861

Excmo. Señor:

El Congreso: considerando que es de la mayor importancia para el país, proteger el establecimiento de las vías de comunicación y, en especial, de los ferrocarriles, concede a los empresarios del que va a construirse

entre Iquique y las salitreras de la Noria, la garantía de 6% de interés, sobre el capital que inviertan en él [...]» (*El Mercurio de Tarapacá*, 21 de mayo de 1861: 1).

Se podría agregar que las restricciones impuestas para ese beneficio (la inversión debería ser a lo menos de un millón doscientos cincuenta mil pesos, y que la garantía regiría a partir de concluidas las obras e iniciado el servicio, y se terminaría el beneficio al término de los 25 años) pudieron inhibir a los inversionistas, pero las expectativas acompañaron a la población y a los empresarios salitreros durante toda esa década.

Hacia 1870, coincidente con el éxito de la máquina de vapor y su primer auge industrial y prosperidad de una economía moderna, el mayor desgarró de las comarcas interiores fue en un principio la imposibilidad de detener el movimiento de mano de obra campesina a las actividades industriales del salitre y a sus logísticas. Por citar un ejemplo: «Se necesitan 200 a 400 trabajadores para el ferrocarril de Iquique a Noria. Ocurrase a la oficina de

la Empresa del Ferrocarril de Iquique» (El Mercurio de Valparaíso, 3 de enero de 1870:4).

No solo fue el flujo de trabajadores que comenzó a dinamizarse hacia las salitreras, sino que también el cambio de residencia de la élite hacia los puertos de la provincia, agregándose

el arribo de importantes empresas y sujetos de negocios.

Por citar otra muestra aleatoria del año 1869, podemos ver lo siguiente en cuanto a los principales exportadores de salitre situados en Iquique (Tabla 2).

Tabla N° 2. Resumen de exportadores durante el año 1869

FIRMA	QUINTALES EXPORTADOS	FIRMA	QUINTALES EXPORTADOS
Juan Gildemeister y Cía.	601.674	Pedro Bargamann	48.149
Compañía de Salitres de Tarapacá	588.531	Deveacuor y Sicarelli	36.447
Jorge C. Hilliger	413.275	Layone Hermanos	70.000
Juan S. Jones	162.038	Pedro Perfetti	45.234
José González Vélez	151.310	Deves Frères	24.590
Luis Martínez Velarde	50.320	Juan Nairro	8.445
La Fuente y Sobrino	12.600	Demartimi y Turletti	500

Fuente: elaboración propia basada en El Mercurio de Valparaíso, 26 de marzo de 1870:3

En 1873, el diario *Star and Herald*, de Panamá, mencionó a Iquique, evidenciándose la difusión internacional del puerto:

«En lo que toca a los adelantos materiales de Iquique, es sorprendente el aumento de la población, i la afluencia de pobladores, a pesar del alza de los alquileres. Una de las obras más importantes es el ferrocarril que funciona con regularidad desde el 28 de julio de 1871 en que se inauguró, i cuya prolongación desde la Noria a las distintas oficinas de salitre se halla bien avanzada» (*Star And Herald*, 18 de enero de 1873:3).

El diario transmitía la imagen de un puerto emergente y con equipamientos públicos destacados: «El muelle, la aduana, el lazareto, panteón, la recova que se construye, los bancos que ya están en jiro, etc., son otras tantas obras de adelanto que dan idea de la importancia de los negocios de la provincia de Tarapacá» (*Star And Herald*, 18 de enero de 1873:3).

El periódico *El Mercurio de Tarapacá*, que se editaba en Iquique, y que defendía los intereses

de la capital tradicional de la provincia, con el cambio de década modificó su nombre por *El Mercurio de Iquique* y también sus intereses. Este periódico comentó el decreto del gobierno del presidente Manuel Pardo:

«Iquique capital de la provincia. Con fecha 23 del pasado, el Ejecutivo ha puesto el “cúmplase” a la ley que declara la Capital de la Provincia a nuestro comercial y activo puerto.

No era necesario estudiar mucho la situación topográfica, industrial y comercial para convencerse que la residencia de las primeras autoridades políticas debía ser el puerto de Iquique, y por consiguiente la capital de Tarapacá. Su comercio, su crecido vecindario, la extensión de su población y mil otras circunstancias que sería inoficioso enumerar, le llamaban a ese rango, y el Congreso no ha hecho sino interpretar y realizar las legítimas aspiración de la provincia más rica del Sur de la República. Con esta medida se impuesta su progreso y adelantamiento» (*El Mercurio de Iquique*, 6 de marzo de 1875:2).

Seguidamente, el diario enfatizó en la pérdida de relevancia de San Lorenzo de Tarapacá, tanto en lo político, en lo económico y en lo social. Así, se remitió al proceso de aglutinación de la población en la costa, profundizándose la litoralización de la sociedad:

«Perdido para el pueblo de Tarapacá el derecho a ser capital de la Provincia del mismo nombre, por la postración y abatimiento a que actualmente se encuentra reducido, porque la mayor parte de sus antiguos vecinos ha emigrado de aquel pueblo para buscar en el Iquique o en otros lugares más concurridos un campo más vasto a sus aspiraciones, es natural que los pocos que ahí quedan, aferrados todavía a añejas preocupaciones y aun mezquino provincianismo, miren a esta resolución, no un acto de justicia hecho a un pueblo que se ensancha y crece por las vías del trabajo, sino una hostilidad que la ignorancia puede llamar caprichosa [...]» (*El Mercurio de Iquique*, 6 de marzo de 1875:2).

La década de 1870 fue para la industria del salitre su despegue, no solo superó al guano en el mercado internacional de los fertilizantes,

sino que —a diferencia de su competidor— consolidó a una industria moderna. Sus puertos establecieron vínculos con todos los continentes, respondiendo a una economía-mundo. El diario *La Estrella de Panamá* anotó:

«En 1870 se exportaron 2,500,000 quintales para todos los mercados extranjeros. En 1871 esta cifra se aumentó a 3,600,000 quintales, i en 1872 se remontó a la enorme cantidad de 4,420,000. Estos guarismos suministrados oficialmente por el Prefecto de la Provincia de Tarapacá, única que produce salitre, prueban la rapidez con que aumenta el tráfico de este ramo de la producción» (*La Estrella de Panamá*, 10 de febrero de 1873:1).

Además, se atestiguaba el arribo de importantes agentes comerciales: «Se ha fundado en Iquique una sociedad colectiva denominada F. Richini y C^o [...] ocupándose esta sociedad principalmente de embarques, despachos, comisiones de compra y vente de mercaderías, consignaciones de buques, etc.» (*El Mercurio de Valparaíso*, 27 de julio de 1875:4).

Aquel escenario económico hizo insostenible la pretensión «tarapaqueña» de conservar la preeminencia provincial, más aún cuando Tarapacá ya no dependía de Moquegua. La expansión de la economía exportadora salitrera fue a tal escala que el decreto-ley que transformaba a Iquique capital de Tarapacá no podía ser abolido, y menos resistido. Los bienes industriales y culturales llegados por las rutas que realizaban los barcos salitreros estaban teniendo impacto no solo en la provincia, sino más allá de sus fronteras (Mapa 1).

La exportación salitrera se realizaba por diferentes vías y vendedores, incluyendo a especuladores que esperaban en altamar las fluctuaciones del precio del fertilizante, por lo mismo, no siempre se podía conocer el lugar de destino (Órdenes). De todos modos, los compradores principales eran Inglaterra, Estados Unidos, Francia, Alemania. Países que siguieron siendo los dominantes en todo el ciclo del salitre (Tabla 3 y 4).

Tabla N° 3: Exportación de salitre en quintales españoles

EXPORTACIÓN DE SALITRE EN QUINTALES ESPAÑOLES				
NACIONALIDAD	1866	1867	1868	1869
Inglaterra	456.917	530.767	49.5041	523.743
Francia	283.152	252.744	198.696	282.967
Órdenes	550.135	823.730	520.801	1.254.587
Estados Unidos	134.776	163.119	121.148	270.372
Alemania	16.251	18.807	45.449	82.105
Chile y la costa	2.900	2.079	6.400	11.597
California	50.526	18.797	7.346	20.786
Italia	13.500	s/d	10.990	s/d
Bélgica	29.540	26.850	s/d	23.270
Austria	s/d	10.917	s/d	s/d
China	s/d	s/d	s/d	30.440
Antillas	s/d	s/d	s/d	7.185

Fuente: Elaboración propia basada en El Mercurio de Tarapacá, 13 de octubre de 1869:1

Tabla N° 4: Exportación de salitre en quintales españoles

EXPORTACIÓN DE SALITRE EN QUINTALES ESPAÑOLES				
DESTINO	1871	1872	1873	1874
Inglaterra	737.326	417.850	1.021.966	197.737
Francia	53.043	105.854	231.762	118.767
Alemania	180.988	230.917	133.096	s/d
Holanda	47.537	16.540	s/d	s/d
Bélgica	s/d	s/d	s/d	s/d
España	14.256	6.000	s/d	s/d
Portugal	22.001	s/d	s/d	s/d
Italia	s/d	9.500	s/d	s/d
Órdenes	2.192.203	3.153.602	3.936.697	4.428.012
Estados Unidos	323.554	425.508	413.530	423.783
California	22.187	17.017	13.410	22.579
Chile y la costa	12.811	8.409	6.280	10.859
Antillas	s/d	29.567	12.000	s/d

Fuente: Elaboración propia basada en El Mercurio de Iquique, 10 de diciembre de 1874:2

Para comprender mejor el proceso de mundialización de este producto cuando iniciaba su consolidación, veamos un mes del año 1873

con detalles de embarcaciones, cantidades y destino (Tabla 5).

Tabla N° 5: Exportación de salitre en septiembre de 1873

EXPORTACIÓN DE SALITRE EN SEPTIEMBRE DE 1873				
CLASE	BANDERA	NOMBRES	QUINTALES	DESTINO
Barca	Inglesa	Kinfauns Castle	27.000	Órdenes
Barca	Inglesa	Cassandra	24.000	Órdenes
Idem	Idem	Berthie	15.944	Philadelphia
Idem	Idem	Michael Hutchinson	22.689	Órdenes
Idem	Idem	Gipsy Queen	15.147	Órdenes
Idem	Idem	Our Queen	14.362	Idem
Idem	Francesa	Matupeo 1°	12.112	Nueva York
Idem	Inglesa	Peruana	14.784	Órdenes
Idem	Idem	Vanguard	20.598	Liverpool
Fragata	Francesa	Apolline Emilie	21.640	Órdenes
Barca	Inglesa	Cerastes	18.000	Órdenes
Idem	Francesa	Java	12.959	Havre

Idem	Idem	Abdel Kader	17.260	Órdenes
Fragata	Inglesa	Sorata	27.070	Órdenes
Barca	Austriaca	Seisti Dubrinacki	20.895	Idem
Bergantín	Alemán	Helene	12.086	Idem
Barca	Inglesa	Dennis Brundritt	15.518	Idem
Idem	Francesa	Gladiateur	19.000	Idem
Idem	Idem	Bremontier	14.256	Idem
Idem	Inglesa	Medora	10.890	Idem
Idem	Francesa	Ganjam	10.054	Idem
Idem	Idem	Antonio	18.667	Idem
Idem	Inglesa	Vicuña	11.875	Idem
Idem	Alemana	Exelsior	12.979	Idem
Idem	Inglesa	Mercator	10.500	Idem
Vapor	Alemán	Karnak	13.000	Hamburgo
Idem	Inglés	Republic	3.552	Liverpool
Idem	Idem	Payta	129	Tambo Payta
Barca	Inglesa	Glengaber	23.000	Órdenes
Idem	Alemana	Eduard Pens	12.000	Idem
Idem	Sueca	Cóndor	14.000	Idem

Idem	Noruega	Hafrsfjord	16.500	Idem
Idem	Inglesa	Cecilia	20.000	Idem
Idem	Idem	Joseph Thompson	13.700	Idem
Idem	Alemana	Vierlanden	15.000	Idem
Idem	Idem	Neptun	12.000	Idem
Idem	Inglesa	Juanita	14.000	Idem
Idem	Idem	Moss Trooper	16.000	Idem
Idem	Idem	Maypocho	20.000	Liverpool
Idem	Idem	River Clyde	19.000	Órdenes
Fragata	Holandesa	Aerolit	17.000	Idem
Barca	Inglesa	Alice Graham	14.000	Philadelphia
Idem	Francesa	Mozart	15.000	Órdenes
Idem	Inglesa	Margareth Caithness	13.000	Idem
Idem	Alemana	Von Werder	13.000	Idem
Idem	Inglesa	San Lucien	6.600	San Francisco
Idem	Francesa	Cantón	13.200	Órdenes
Idem	Inglesa	Chuquisaca	16.000	Havre
Idem	Alemana	Meteor	17.000	Órdenes
Idem	Inglesa	Andrew Reid	22.000	Idem

Idem	Idem	Fort George	22.500	Nueva York
Idem	Idem	Mountain Laurel	20.000	Órdenes
Fragata	Idem	Peckforton Castle	33.000	Idem
Barca	Idem	Advancement	18.000	Idem
Idem	N.A.	J.F. Hersey	33000	Nueva York
Bergantín	Inglés	Brenda	11000	Órdenes
Barca	Francesa	Valentín	15000	Idem
Idem	Inglesa	Minero	15.000	Liverpool
Idem	Francesa	Cobija	23.000	Havre
Idem	Inglesa	Ismyr	19.500	Órdenes
Idem	N.A.	Emma C. Beal	20.500	Boston
Idem	Alemana	Titan	10.000	Órdenes
Idem	Idem	Georg Nicolaus	10.000	Idem
Idem	Inglesa	Cicero	16.000	Idem
Idem	Idem	Estrella de Chile	13.000	Idem
Fragata	Sueca	Indien	18.000	Idem
Bergantín	Alemán	Bellona	9.000	Nueva York
Barca	Holandesa	Hollander	16.000	Órdenes
Idem	Inglesa	Mary Emily	14.000	Idem

Idem	Idem	Chile	13.500	Liverpool
Idem	Idem	Cordillera	22.000	Órdenes
Idem	Italiana	Oblío	22.000	Órdenes
Idem	Inglesa	Olive Branch	14.000	Órdenes
Idem	Alemana	Perú	13.000	Órdenes
Idem	Inglesa	Young Eagle	16.500	Órdenes
Idem	Idem	Edith Marion	13.000	Órdenes
Idem	Idem	Mary Falconer	12.000	Órdenes

Fuente: Elaboración propia basada en El Mercurio de Tarapacá, 7 de octubre de 1866:1

La Tabla 5 es similar a lo que se puede observar en los años anteriores y posteriores. En el periodo chileno, con la expansión de la producción de salitre, producto de la introducción del eficiente sistema de lixiviación Shanks-Humberstone,⁵ el principal cambio fue el aumento paulatino de la capacidad de las bodegas de las nuevas embarcaciones y su velocidad, especialmente cuando surgieron los Clippers con casco de acero. Así, el nuevo sistema de lixiviación, como nueva oleada tecnológica, inauguró una etapa de inversiones, flujos y un notable aumento de la escala

productiva, amplificando radicalmente las posibilidades en toda la economía regional.

Para fines del siglo XIX, Chile exportaba salitre a Europa, Norteamérica, Japón, China, Ceylán, Martinica, Sudáfrica, Australia, algunos países de América Latina como Argentina, Perú, México, Uruguay, Ecuador, Bolivia, Colombia, Salvador, y también a otras ciudades de Chile. Aunque siempre los mercados más importantes fueron de los países dominantes: Reino Unido, Estados Unidos

(especialmente la costa oriental), Alemania, Francia y Holanda.

Un impresionado cronista comentó en el diario *Evening star*, publicado en Washington:

«He tomado un barco y venido a Iquique, que es el principal puerto de embarque de los mejores campos salitreros del mundo. He viajado desde aquí a algunos de los campos más ricos y he pasado un día en la gran oficina salitrera de Agua Santa, que tiene un capital de \$3,000,000 y que produce millones de libras de nitrato al mes» (13 de agosto de 1898:22).

Cuando la segunda mundialización alcanzó su cenit y su ocaso con la Primera Guerra mundial (González, Calderón, Artaza, 2016), la economía del salitre estaba bajo la administración chilena, y la producción y exportación de este producto, en manos de los empresarios salitreros que estaban combinados.

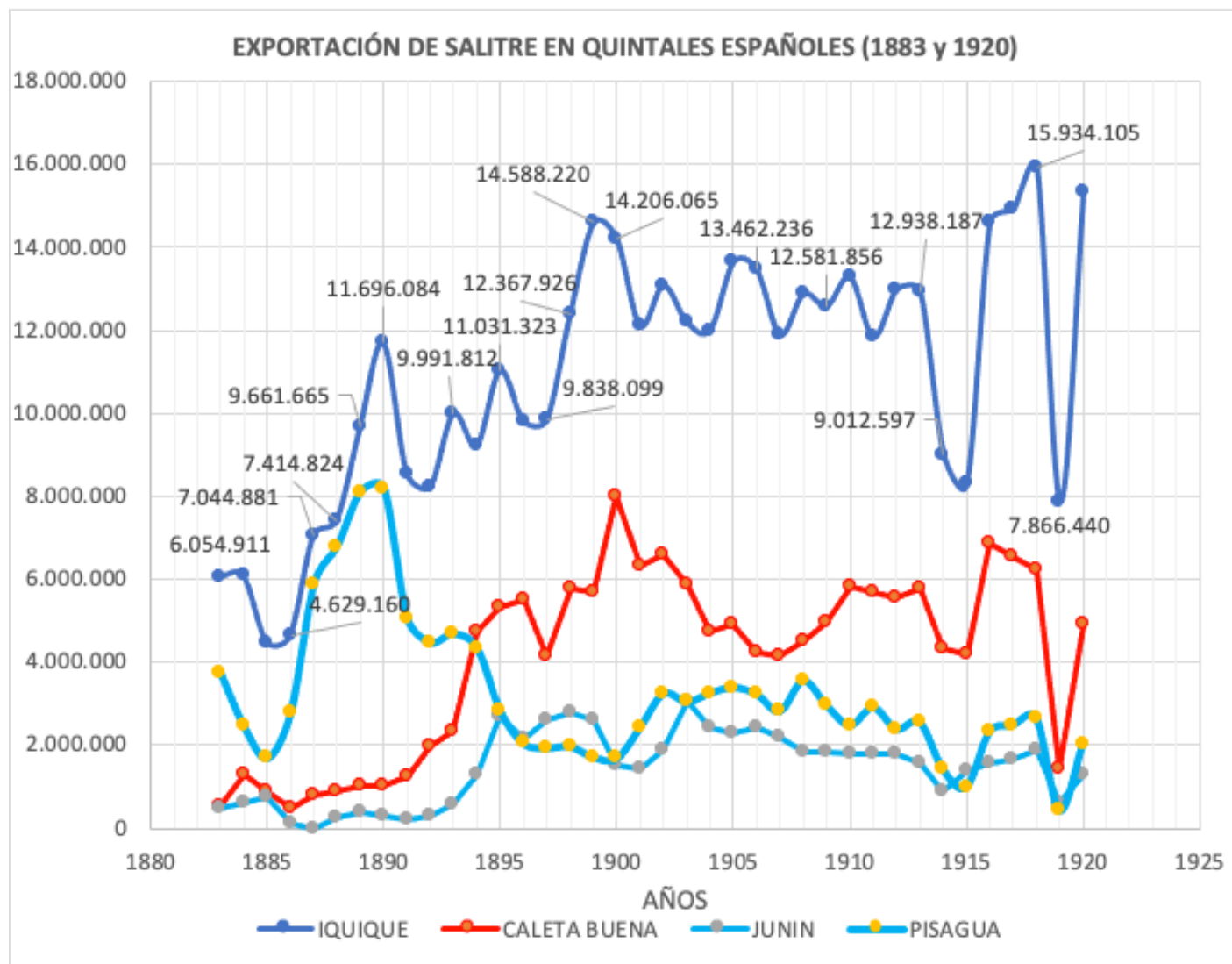
Durante aquel ciclo de expansión, existieron algunos significativos descensos de la demanda por efecto de la I Guerra Mundial.

No obstante, al poco tiempo, la propia guerra generó una mayor exigencia de salitre. Hacia el año 1917, se comentó:

«El salitre, cuya exportación había disminuido en proporciones alarmantes, volvió a ser objeto de grandes demandas para ser empleado en la fabricación de explosivos y municiones, compensándose este empleo con el que de él se hacía antes para los abonos de la agricultura. Los metales han subido de valor y como nuestro país es minero, nuestra situación ha debido también beneficiarse por este capítulo» (*El Mercurio de Valparaíso*, 5 de enero de 1917:9).

Sobre aquellos tiempos de guerra, también se detalló: «Los británicos emplearon durante 77 días, granadas que representan 5,000 toneladas diarias de salitre» (*El Mercurio de Valparaíso*, 7 de enero de 1917:11).

Los puertos tarapaqueños que terminaron consolidándose, porque algunos no lograron prosperar, fueron Iquique, Caleta Buena, Junín y Pisagua (Gráfico 4).

Gráfico N° 4: Exportación de quintales de salitre entre 1883 y 1920

Fuente: Elaboración propia basada en Asociación de Productores de Chile. Archivo Histórico Nacional de Chile AHN, Fondo del Salitre, Vol. 1103.

4. Conclusiones

Durante toda la primera mitad del siglo XIX, los puertos de Tarapacá eran solo caletas o puertos menores, a pesar de la denominación de Iquique como *Puerto mayor* por parte del presidente Ramón Castilla. Estas medidas se circunscribieron en una estratagema para darle un impulso, pero no reflejaban la realidad. Castilla hizo esas denominaciones de *Puerto mayor* en noviembre de 1843, septiembre de 1844, septiembre de 1845, durante su primer mandato, y el 26 de junio de 1855, cuando volvió al poder por segunda vez (Donoso, 2003). Posiblemente, una medida más efectista que efectiva.

Fue entonces que la consolidación de los puertos salitreros llegó por decisiones de la empresa privada. Fueron ellos los que construyeron los muelles, organizaron las casas importadoras-exportadoras, construyeron los caminos, líneas férreas, estimularon las múltiples inserciones tecnológicas, construyeron ciudad a través de la arquitectura y urbanismo, dinamizaron los flujos de población, que incluyó una importante presencia

multinacional, evidenciándose un escenario étnicamente heterogéneo.

El Estado peruano, como el chileno, levantaron las aduanas respectivas para percibir la renta correspondiente. La litoralización de esta provincia, con su consabido cambio en el equilibrio regional, así como su mundialización, incluyó a todo el país en el caso chileno porque el salitre fue vendido desde el periodo peruano como «nitrato de Chile», debido a la importancia de Valparaíso como plataforma comercial de la época.

Los argumentos religiosos, culturales o políticos que permitieron a la capital de la provincia de Tarapacá impedir su pérdida de preeminencia territorial, con el paso del tiempo tienden a claudicar frente al peso de la economía. Tal como señaló Schumpeter «la evolución capitalista comenzó por destruir, o hizo mucho para destruir las ordenaciones institucionales» (2010:182). En ese sentido, se remite a los efectos automáticos que surgen por la competencia, por la acción política supeditada a la economía y a las nociones de la propia opinión pública, así: «se desvanecen

los privilegios económicos y políticos de las clases o grupos que solían desempeñar el papel directivo» (Schumpeter, 2010:182).

Mientras la industria salitrera comenzaba a despegar hasta desplazar al guano en el mercado internacional de los fertilizantes, comenzaron a removerse todos los obstáculos para que Iquique se transformara en la capital provincial, y la costa el lugar donde radicara el poder político y económico.

Finalmente, la inserción en el capitalismo por parte del territorio tarapaqueño y el efecto de la propia expansión de las relaciones económicas y de producción, fueron rearticulándose regionalmente los factores que incidieron en una nueva aglomeración de espacios logísticos, como los puertos, además de la gravitación que ejercieron espacios decisionales e influyentes en la economía minera y en la propia sociedad circundante. De esa manera, se modelaron nuevos modos de funcionamiento territorial, donde la condición portuaria de Iquique fue un eje estructurante que facilitó ventajas para las empresas e institucionalidad estatal. Aquella innovación de modalidad de concentración en

el litoral sustentó e impulsó las dinámicas que estimularon el desarrollo minero, junto a un proceso incesante de capitalización espacial que estimuló flujos inerciales hacia la costa. La ventaja locacional de Iquique facilitó cierta vanguardia en los equipamientos públicos, significando un aumento expedito de los niveles materiales de calidad de vida, pero también proveyó redes, set de relaciones, flujos de información sobre tecnologías, servicios, proveedores y demandantes. De ese modo, vemos una maritimización de la economía, política y sociedad que permitieron, por una parte, una retroalimentación funcional que rejerarquizó la región y que constituyó una metropolización, y por otra, la vinculación con una economía mundializada a través de un espacio de interfaz y de anclaje.

Agradecimientos: Este artículo es resultado del proyecto ANID/FONDECYT/REGULAR N° 1230223.

Fuentes primarias

Apuntes sobre los desmontes de Huantajaya. (1829): *El Mercurio de Valparaíso*, Chile, 25 de abril, Chile, p.1).

Aviso al comercio. (1875): *El Mercurio de Valparaíso*, 27 de julio, Chile, p.4.

Cámara de Diputados. Sesión matinal. (1917): *El Mercurio de Valparaíso*, 5 de enero, Valparaíso, Chile, p. 9.

Comunicados. (1868): *El Mercurio de Tarapacá*, 13 de abril, Iquique, Perú, p. 3.

Comunicados. (1868): *El Mercurio de Tarapacá*, 5 de abril, Iquique, Perú, p. 3.

El Mercurio. (1867): *El Mercurio de Tarapacá*, 20 de julio, Iquique, Perú, p. 1.

El salitre chileno y las municiones. (1917): *El Mercurio de Valparaíso*, 7 de enero, Valparaíso, Chile, p. 11.

El Sub-prefecto de la provincia a sus habitantes. (1867): *El Mercurio de Tarapacá*, 12 de noviembre, Iquique, Perú. 3.

Exportación de salitre en el mes de noviembre. (1874): *El Mercurio de Iquique*, 10 de diciembre, Iquique, Perú. 2.

Exportación de salitre en el mes de septiembre de 1868. (1868): *El Mercurio de Tarapacá*, 7 de octubre, Iquique, Perú, p. 1.

Exportación de salitre en el mes de septiembre de 1869. (1869): *El Mercurio de Tarapacá*, 13 de octubre, Iquique, Perú, p. 1.

Ferrocarril de Iquique. (1861): *El Mercurio de Tarapacá*, 21 de mayo, Iquique, Perú, p. 1.

From S. America. Perú. (1860): *Star and Herald*, 24 de enero, Panamá, p. 2.

Guerra del Pacífico. Geografía del teatro de los sucesos. (1880): *Star and Herald*, 19 de junio, Panamá, p.3.

Industrias y arte. (1876): *Diario Oficial de Avisos de Madrid*, 12 de junio, Madrid, España, p. 3).

Iquique capital de la provincia. (1875): *El Mercurio de Iquique*, 6 de marzo, Iquique, Perú, p.2.

Mariano I. Prado, Jefe Supremo provisorio de la República. (1866): *El Peruano*, 27 de octubre, Lima, Perú, p. 1.

Ministerio de Hacienda y Comercio. (1867): *El Peruano*, 7 de septiembre, Lima, Perú, p.1.

Ministerio de Hacienda. El ciudadano Ramón Castilla, Presidente de la República. (1946): *El Peruano*, 11 de noviembre, Lima, Perú, p. 3.

Ministerio de Hacienda. Prefectura del Departamento de Moquegua. (1841): *El Peruano*, 30 de enero, Lima, Perú, p.1.

Over miles of salt. Vast nitrate fields of Chile. (1898): *Evening star*, 13 de agosto, Washington, Estados Unidos, p.22.

Perú. El ciudadano Ramón Castilla, Presidente de la República. (1846): *El Mercurio de Valparaíso*, Chile, 29 de diciembre, Chile, p. 1.

Perú. Nos escribe un corresponsal. (1868): *Estrella de Panamá*, 9 de enero, Panamá, p. 3.

Se necesitan. (1870): *El Mercurio de Valparaíso*, 3 de enero, Valparaíso, Chile, p.4.

Sud América. Perú. (1873): *Estrella de Panamá*, 10 de febrero, Panamá, p.1.

Sud América. Perú. (1873): *Star And Herald*, Panamá, 18 de enero, p. 3.

Sud América. Perú. Tarapacá. (1867): *Star and Herald*, 21 de noviembre, Panamá, p. 3.

Referencias citadas

Bravo-Elizondo, P.; González, S. (1994): *Iquique y la pampa. Relaciones de corsarios, viajeros e investigadores (1500-1930)*. Antofagasta, Universidad José Santos Ossa - Taller de Estudios Regionales TER.

Castro, L. (2014): «Espejismos en el desierto: proyectos ferroviarios e integración subregional (Tarapacá 1864-1937)», *Si Somos Americanos*, 5, 4, pp. 21-48.

Castro, L. y Simón, I. (2021): *Tarapacá en el siglo XIX. Una historia regional, binacional y transfronteriza*. Santiago, RIL Editores.

Contreras, C. (2012): *La economía en el Perú después del guano y el salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente*. Lima, IEP, BCP.

Donoso, C. (2003): «El puerto de Iquique en tiempos de administración peruana», *Historia*, 36, pp. 123-158.

Galaz-Mandakovic, D. (2021): *De vidriero gascón a patriarca y agricultor en Huatacondo. Trayectoria migrante de Domingo Latrille en un territorio transfronterizo*. En: L. Castro e I. Simón (editores), *Tarapacá en el siglo XIX. Una historia regional, binacional y transfronteriza*. RIL-UTA, pp. 277-215.

Galaz-Mandakovic, D. (2022): *Quillagua y los ciclos salitreros. Proveeduría y crisis estructural progresiva (1870-1975)*. En: G. Abrilot (Editor), *Cuando Quillagua era Quillagua*, Gronefot Ediciones, pp.124-146.

Galaz-Mandakovic, D. (2023): «La acuñación de los conflictos entre Potosí, Lima y Cobija: moneda feble, las interdicciones y una invasión (1840-1853)», *Piedra de Agua*, 11, 31, pp. 8-20.

Gavira, M.C. (2005): «Producción de plata en el mineral de san Agustín de Huantajaya (Chile), 1750-1804». *Chungara*, 41, pp. 37-357.

González Pizarro, J. (2018): «La Compañía de Salitres de Antofagasta, Chile. El desafío de su modernización empresarial e innovación estratégica», *Estudios Atacameños*, 60, pp. 133-159.

González, S. (2012): «La resistencia de los tarapaqueños al monopolio salitrero peruano durante el gobierno de Manuel Pardo: desde el estanco a la expropiación (1872 – 1876)», *Chungara*, 44, 1, pp. 101-114.

González, S. (2021): La transformación del margen austral del Perú. Tarapacá Provincia Litoral. La última revolución exitosa de los «tarapaqueños» y el primer boom industrial salitrero (1867-1872). En: L. Castro e I. Simón (editores), *Tarapacá en el siglo XIX. Una historia regional, binacional y transfronteriza*, RIL Editores, pp. 217-262

González, S.; Calderón, R.; Artaza, P. (2016): «El fin del ciclo de expansión del salitre en Chile: la Inflexión de 1919 como crisis estructural», *Revista de Historia Industrial*, 65, 25, pp. 83-110

Iturraspe, F. (2002): «Mundialización, regionalización y territorio: un enfoque histórico y revisión de algunos aportes teóricos», *Revista Región y Sociedad*, 14, 23, pp. 171-191.

Lira, P. (1875): *Leyes y resoluciones dictadas por el Congreso Ordinario de 1874 y por los extraordinarios de 1875*. Lima, Imprenta de El Nacional.

Mc Evoy, C. (1994): *Un proyecto nacional en el siglo XIX. Manuel Pardo y su visión del Perú*. Lima, Pontificia Universidad Católica del Perú.

Mc Evoy, C. (2007): *Homo Políticus. Manuel Pardo, la política peruana y sus dilemas 1871-1878*. Lima, Instituto de Estudios Peruanos IEP.

Raimondi, A. (2003): *Informes y polémicas sobre el guano y el salitre (Perú 1854-1877)*. Lima, Universidad Mayor de San Marcos.

República del Perú (1870): *Boletín oficial de leyes, decretos, resoluciones y oficios del Gobierno (Segundo Semestre 1870)*. Lima, Imprenta de Estado.

Sachs, J. (2021): *Las edades de la globalización. Geografía, tecnología e instituciones*. Bogotá, Ariel.

Santiváñez, J. (1862): *Estudios sobre la moneda feble boliviana, seguidos de un proyecto para la reforma del sistema monetario actual*. Cochabamba, Tipografía de Gutiérrez.

Schumpeter, J. [1942] (2010): *¿Puede sobrevivir el capitalismo? La destrucción creativa y el futuro de la economía global*. Madrid, Capitán Swing.

Sempat, C. (1982): *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*. Lima, Editorial Instituto de Estudios Peruanos.

Simón, I.; Castro, L.; Cortés, I. (2020): «Los efectos del terremoto de 1868 en Iquique y la provincia de Tarapacá: opinión pública, vulnerabilidad urbana, fenómenos naturales y desastre en un escenario de crisis económica y política (Perú, segunda mitad del siglo XIX)», *Historia*, 53, 1, pp. 211–247.

Villalobos, S. (1979): *La Economía de un desierto*. Santiago, Ediciones Nueva Universidad.

Williamson, J. (1860): *Observaciones sobre la industria de la provincia de Tarapacá*. Callao, Tipografía de Mariano Gómez y C°.

Notas

1 Durante el periodo peruano de la región, el pueblo de San Lorenzo de Tarapacá era conocido solo como Tarapacá, y sus habitantes eran nombrados tarapaqueños. La denominación tarapaqueños que identifica a todos los habitantes de la región corresponde al periodo chileno.

2 En un lugar llamado Retamillas, cerca de Tiliviche.

3 Entre 1866-1869, el municipio iquiqueño tuvo cierta autonomía a raíz de ser declarado *Puerto mayor* y también ciudad producto de las coyunturas políticas. Seguidamente, fue una delegación municipal que se mantuvo hasta 1873 cuando se inauguró definitivamente un municipio autónomo respecto a la influencia de San Lorenzo de Tarapacá (Simón, Castro y Cortés, 2020).

4 El diario *El Mercurio de Tarapacá*, Iquique, 5 de abril de 1868: 3, comentó: «[...] ex Subprefecto don Manuel Antonio de Lama tuvo lugar en este puerto una reunión de vecinos notables el día 8 del pasado mes de enero último, cuyo objeto era deliberar sobre la situación que nos encontrábamos con la derrota del ex gobierno del coronel Prado y del levantamiento de Tarapacá cuya fuerza se encontraba a nuestras inmediaciones prontas a sostener un reñido combate. Como miembro de aquella junta y apoyado por las razones del mismo Subprefecto señor Lama fui el primero en opinar porque debía capitularse desde que toda resistencia era inútil y no podía dar más resultado que el derramamiento de sangre hermana. De la indicada junta resultó nombrada una comisión que se entendiera con los tarapaqueños compuesta de los S.S. don Guillermo Billinghurst, don Milbourne Clark

y yo, autorizándosenos para tratar con los jefes de la fuerza contraria y poner por todos los medios para evitar un conflicto. La comisión producto los efectos que podían desearse, consiguiendo que los S.S. don Matías Hidalgo y do Joaquín del Carpio que debían atacar en la madrugada del día siguiente se apersonen esa noche a practicar el arreglo en casa del señor cura párroco, pero fue imposible lograr la asistencia del señor Lama (...) Iquique, marzo 25 de 1868. M. Mendizábal».

5 Este sistema fue experimentado por J.T. Humberstone en la oficina salitrera San Antonio de Zapiga, a partir de su arribo a la provincia en 1875. Sin embargo, su utilización generalizada fue durante el periodo chileno en la década de 1880 y siguientes.