Luis E. Kuon Cabello
****

RETAZOS DE LA HISTORIA DE ILO

* * * * * * * * * *

CAPITULO VII

EL FERROCARRILL

1. El Ferrocarril de ILO a Moquegua - Reconstrucción del F.C.
2. ILO y el F.C. en la guerra con Chile
3. Un viaje en ferrocarril a ILO

* * * * * * * * * *

1.– El Ferrocarril de ILO a Moquegua

Con la autorización que le confiere el Congreso, el Gobierno del Coronel Balta, inició la construcción de la mayor parte de los ferrocarriles del país, y entre ellos, el de Ilo a Moquegua cuya licitación se hizo por Decreto de 8 de Enero de 1870, una vez aprobados los planos confeccionados por Enrique Meiggs, al mismo tiempo que se licitaba también el de Tacna a la frontera con Bolivia.

De acuerdo a las bases se construirían : La vía, talleres, tanques para agua, maestranza en Ilo, una estación en "El Conde" y otra terminal en Moquegua que fue suprimida al acordarse la extensión de la vía al "Alto de la Villa", en atención al pedido que hiciera Moquegua para trasladar la población a dicho lugar, a raíz de la ruina sufrida con el terremoto del 13 de Agosto de 1868. El equipo rodante se compondría de ocho locomotoras de treinta toneladas, seis vagones para primera clase, diez vagones para segunda, veinte carros de carga, veinte de plataforma, cuatro cerrados para equipaje, cuatro carros de mano, seis para ganado y dos carros a vapor. En el puerto de Pacocha el muelle existente, se prolongaría treinta metros dentro del mar, dándole la forma de martillo en su extremidad y una anchura de diez metros. Una línea telegráfica de 95 kilómetros, acompañaría a la vía en su extensión.

En segunda licitación la obra por Decreto Supremo de 8 de Junio de 1870, se presentaron las firmas Deves Freres, Dockendorff y Cía, Enrique Wiman, Fernando Hugues y Montero Hermanos, aceptándose mediante Decreto Supremo de 10 de Diciembre de 1870, la propuesta de Deves Freres por 6'700,000 soles para la construcción del F.C. de Ilo a Moque-

gua, bajo la vigilancia de los ingenieros nombrados por el Gobierno. En 12 de Enero de 1871, se aceptó la transferencia que para la ejecución de la obra hizo Deves Freres a Enrique Meiggs por los 6'700,000.oo en bonos emitidos en el Perú, Londres, Francfort, París y Nueva York, cantidad que se redujo a 5'025,000.oo en efectivo, mediante arreglo de 30 de Diciembre del mismo año.

Hasta el "Alto de la Villa" la estación de vía sería de 101 Km. y contaría con cinco estaciones debiendo terminarse la obra en un plazo de treinta meses a partir de los treinta días de firmada la escritura y sujetándose a los planos y perfiles confeccionados por el Ing. Alejandro M. Guido Vignau.

Colocada "la piedra fundamental" del F.C. por Juan Francisco Balta, hermano del Presidente José Balta, en el puerto de Pacocha, distrito de Ilo, el 14 de Febrero de 1871, con asistencia de las autoridades, de la Municipalidad de Moquegua y vecinos notables, la construcción de la vía quedó terminada 22 meses después , pues el 10 de Diciembre de 1872, el Empresario Enrique Meiggs solicitaba al Gobierno la recepción de la obra, nombrándose para ello una comisión compuesta por el Ing. Eduardo Habich, Narciso Alayza y Fabricio Cáceres quienes con el expediente y planos respectivos informaron que "basta compararlo con los mejores ferrocarriles del Perú para ver que no cede en nada" y que "la empresa ha cumplido satisfactoriamente con todas las obligaciones en la construcción". Para dicha obra el Gobierno expropió en las haciendas del valle por cuenta del Contratista 329,623 metros de largo, la mayor parte cultivados con cepas cortadas importaron 113,376 soles, los que agregados al valor del terreno y otros árboles sumaron 347,648 soles, y para el paso de la línea por el río Moquegua, se construyó un puente cerca del fundo "Acacollo" y del sitio llamado "El Rayo" por donde seguía la vía, a dos Kms. de la estación terminal de "La Villa".

Recibido el F.C. el 11 de Diciembre de 1872, fue nombrado como Administrador el Ing. José Hindle y por Resolución de 28 de Marzo de 1873, se dispuso abrirlo al servicio público. Quedó incumplido el contrato en la instalación de la línea telegráfica que hasta 1874 no existía, a tenor de lo informado por el Subprefecto de Moquegua, Emilio de la Flor al Ministro de Gobierno en Junio de 1874. Dicha línea sólo se instalaría uno o dos años más tarde.

No tocó a Balta ver el término de la construcción del F.C. que durante su gobierno habíase iniciado, pues fue

depuesto el 22 de Julio de 1872 por el Coronel Tomás Gutiérrez y fue durante el Gobierno de Manuel Pardo, elegido Presidente el 2 de Agosto del mismo año, que se recepcionó la obra.

Por Resolución de 14 de Febrero de 1876, se dió remate el arrendamiento del F.C., incluyendo el Muelle de Ilo a Juan Cauví por diez años y por 28 mil soles pagaderos por trimestres adelantados, rescindiéndose dicho contrato en Noviembre con pérdida para el contratista de los Cincuenta mil soles depositados como garantía. Se encargó la Administración al Ing. D.A. Elmore. Y dos años después desde el 1o. de Octubre hasta la ocupación de Moquegua por los chilenos en Marzo de 1880, la explotación de la vía, corrió a cargo de la Compañía del F.C. de Ilo a Moquegua.

Sirvió el F.C. al invasor chileno en la incursión exploratoria a Moquegua el 31 de Diciembre de 1879 y luego para transportar de Ilo al Alto de la Villa a 5,000 chilenos que después de dos horas de tenaz y porfiada resistencia de 1,300 peruanos, muchos de ellos moqueguanos, el 22 de Marzo de 1880 en la batalla de "Los Angeles", tuvieron con su triunfo a Moquegua a su merced. Entregada la ciudad al saqueo y al pillaje de la soldadesca chilena, sus depredaciones se extendieron a las haciendas del Valle con destrozo de buen número de bodegas, luego de hartarse del transparente y del rojo licor y apoderándose de gran parte del material rodante y fijo lo embarcaron hacia Ilo, para conducirlo de allí a Pisagua y servirse de él en el F.C. de Pozo Almonte y Peña Grande, en Iquique. Y cuando no tuvieron necesidad de la vía férrea inutilizaron buena parte de ella y su puente, en "El Rayo", quedando a la fecha los restos de uno de los estribos, mientras que el otro concluyó su destrucción con el embate torrentoso de las aguas en las avenidas de 1900.

Alberto Portugal Vélez, Gerente Propietario de Radio Altamar de ILO, en apuntes tomados del historiador chileno Jorge Hinostroza, Edición 1977 de Santiago de Chile, anota que cuando los invasores ocuparon Pacocha, las locomotoras del ferrocarril eran cuatro : "Huaracane", "Alerta", "Moquegua" y "Pacocha" y 30 vagones. Inutilizadas las máquinas por los ileños mediante la sustracción de piezas vitales para su funcionamiento, fueron rehabilitadas por el esclarecimiento que hizo un portugués encargado de bombear el agua para el puerto, cuyo servicio suspendió, pero apresado y amenazado, continuó con el suministro del agua, dando a conocer, además, el sitio donde se podría encontrar las piezas sustraídas de las locomotoras.

El telegrafista, en mensaje al Prefecto de Moquegua, le decía : "La escuadra chilena desembarcó en ésta. Todo el ejército enemigo en Pacocha e ILO.- El pueblo lo abandona" La prefectura en telegrama a ILO, pide la confirmación de la noticia, sin tener contestación, pues el telegrafista había cortado los cables ante la aproximación de los chilenos, quienes ocuparon la Estación, restableciendo la comunicación, encontrado el borrador del telegrama cursado a la Prefectura.

También, los invasores apresaron al italiano Giuseppe Peroti, quien ante las amenazas de muerte para que diera a conocer el número de hombres armados que existían en ILO, les hizo saber que el Prefecto de Moquegua Julio César Chocano había estado en el puerto con 60 hombres, habiéndose retirado a Moquegua, de donde la espía chilena Leonore La Torre que alternaba con la oficialidad peruana, hizo saber al ejército invasor que Moquegua contaba con un ejército de 2,000 hombres, exagerando el número, pues sólo existían en la plaza 1,300 soldados que fueron los que pelearon en "Los Angeles" el 22 de Enero de 1880 contra cinco mil chilenos de las tres armas, en la segunda invasión del suelo moqueguano.

- RECONSTRUCCION Y FIN DEL FERROCARRIL

Para la restauración y progreso de la agricultura en la Provincia Litoral de Moquegua, Andrés Avelino Cáceres promulgó la Ley de 28 de Octubre de 1886, disponiendo la reconstrucción del F.C. de ILO a Moquegua, disposición que fue confirmada durante el mandato del Coronel Remigio Morales Bermúdez por Ley de 21 de Setiembre de 1893, entregándose la concesión de la construcción a don Víctor Vallebona a la que puso término a pedido del mismo Vallebona tres años después por Resolución de 28 de Noviembre de 1896, exonerándolo del pago de la multa impuesta por incumplimiento. No fue atendida la petición que en 1894 hiciera dicho Concesionario, para la entrega de los materiales de la Estación de La Villa, por cuanto ésta había sido reconstruída por el Regimiento "Húsares de Junín", al que, lo mismo que a otros cuerpos del ejército, sirvió de cuartel dicha Estación.

El 4 de Febrero de 1897, esta vez el gobierno de Nicolás de Piérola celebró contrato con Thomas D. Weir, para la reconstrucción en la que se incluía una nueva estación próxima a Moquegua, abandonándose la parte de la antigua línea al Alto de La Villa, pero 21 meses después, no obstante las dos prórrogas concedidas, se rescindió el contrato, igualmente, por incumplimiento, por Resolución de 16 de Noviembre de 1898. Autorizado el Presidente Eduardo López de Romaña para celebrar

un nuevo contrato para la reconstrucción del F.C., esta vez y por Resolución de 19 de Setiembre de 1902, se hizo con Domingo Almenara y Federico Elguera, comprometiéndose los contratistas a la reconstrucción en 18 meses del tramo ILO-Hospicio y en 12 meses más de este lugar a Moquegua. Una nueva rescisión y ante las infructuosas tentativas de cuatro gobiernos de llevar a feliz término la obra por contrato, fue el Gobierno de José Pardo el que dió impulso efectivo a dichos trabajos por parte del mismo Estado y con los fondos consignados de acuerdo a la ley de 30 de Marzo de 1904.

Emprendidas las obras de reconstrucción, en diferentes oportunidades, dispuso el Gobierno que la autoridad política de Moquegua, recuperara los rieles, durmientes y otros materiales de que se apropiaron los particulares, al paralizarse la circulación de los trenes destruídas las instalaciones ferroviarias por los chilenos, en la contienda con el vecino país del sur. Para ejecutarse los trabajos se importaron 90 mil durmientes de pino colorado de California a 56 peniques cada uno y 10 mil durmientes de roble colorado de Chile a 49 peniques cada uno, puestos abordo en Ilo, con un total de 23,042 libras esterlinas que el Cuerpo de Ingenieros Civiles.- Supervisor de obras, contrató con W.R. Grace.- La casa Graham Rowe y Cía., representantes de Arthur Koopel de Alemania, proporcionó 1,500 toneladas de rieles y accesorios a 8.70 libras peruanas por tonelada; 7 mil platinas para los rieles antiguos a 17.80 Lp.ton.; 30 mil pernos para las mismas a 18.50 Lp.ton. 86,365 kilos de clavos para el enrislado por 788.80 Lp. Se contrató con la casa Shofied y Cía. la construcción de tres tanques con sus castillos de acero por 540 Lp. para el aprovisionamiento de agua para las locomotoras. Por intermedio del Cónsul del Perú en Nueva York se adquirieron por 738 libras peruanas dos carros tanques para los trabajos que se efectuaban. En Abril de 1908, se adquirieron de Estados Unidos por 45,607 pesos oro americano un vagón de pasajeros de primera clase y otros de segunda, seis carros de plataforma, cuatro bodegas de jaula, carros tanques, dos locomotoras puestas a bordo en Ilo y una locomotora chica con flete por separado. El plazo fijado para la entrega de las obras de reconstrucción del F.C. fue señalado para el mes de Setiembre de 1908, mes en que terminaba el mandato de José Pardo a quien le tocó entregar las obras terminadas con la nueva Estación Terminal en lo que hoy es Avenida Balta (Talleres de Sinamos) en los días postreros de su gobierno.

Entregado al tráfico el F.C. y explotado por el Estado algo más de dos años, ante el déficit anual que pasaba de 1,200 libras peruanas, con fecha 22 de Mayo de 1911, el

Ministerio de Fomento celebró con Peruvian Corporation un convenio para la explotación del F.C. y del muelle de Ilo por treinta años (20 forzosos y 10 voluntarios), comprometiéndose Peruvian al mantenimiento y conservación de las explotaciones por el tiempo del contrato y la dotación de agua al muelle y pueblo de Ilo, hasta por una población de diez mil habitantes, cobrándose a los vecinos el suministro del agua de acuerdo a las tarifas aprobadas por el Gobierno, el que pagaría el 6 o/o de interés sobre el capital invertido en la dotación de agua hasta diez mil libras esterlinas, reembolsándose el capital al término del contrato. De haber entrado en vigencia este contrato, fue por muy poco tiempo, pues, en el semanario de Moquegua, "La Reacción" de 24 de Enero de 1913, figura explotándolo una "Sociedad Administradora del Ferrocarril".

En Junio de 1924 se adquirió de Norberto Ellinger por 6,835 libras esterlinas a bordo en Ilo, un automotor cerrado a combustión interna para cargar 10 mil kilos, un coche de pasajeros para 1ra. y 2da. clase con compartimiento para equipaje, un carro remolque para cinco toneladas y una planta eléctrica para cargar los acumuladores. En Noviembre de 1925, se contrató con The Baldwin Locomotiv Work por 2,020 pesos oro americano un tanque de cuatro metros de altura y capacidad de cien toneladas de petróleo y con, la misma firma por 2,180 pesos oro amerciano una locomotora "Mikado".

Las últimas locomotoras prestaron servicios hasta mediados de 1934, alternándose en los últimos años con los autovagones adquiridos. A mediados de 1937, se había comprado también a The Baldwin Locomotiv un camión con motor "KALAMAZO" de 45 caballos por 3,530 pesos oro americano. Suprimida la circulación de locomotoras, y al quedar como el principal vehículo rodante el camión adquirido, el público comenzó a llamar al servicio "EL KALAMAZO" por la marca del mismo. Desde el 16 de Marzo de 1933 y por diez años, lo que quedaba el F.C. fue entregado en Administración al Ing. Enrique Mendoza, terminada la cual y continuada por el Estado, el servicio de autocarriles se mantuvo hasta 1963 en que se dispuso su paralización por los continuos déficits que al Estado venía ocasionando. Por Ley 15628 expedida durante el Gobierno de Fernando Belaúnde Terry, se adjudicó a la Corporación de Moquegua los bienes del F.C. ILO-Moquegua para que procediera a venderlos en pública subasta, obteniéndose del remante de rieles y durmientes, in situ, aproximadamente un millón novecientos mil soles, siendo favorecido con la subasta Remigio Fernández Blanco, ciudadano español con sede en Arequipa. Con anterioridad el material rodante fue transferido a diferentes ferrocarriles del Estado. De acuerdo a la Ley,

de la subasta, el setenta por ciento por partes iguales debía emplearse en la construcción de casas para empleados y obreros en Moquegua e Ilo; quince por ciento para la ampliación de los servicios del alumbrado eléctrico y quince por ciento para la ampliación de los servicios de agua y desagüe también del puerto.

Unico medio de comunicación durante varias décadas entre Ilo y Moquegua, el ferrocarril ha formado parte de la vida misma de dichas poblaciones y también de Tacna. En los años de su existencia ha dejado gratas vivencias, y por ello, en quienes utilizamos este desaparecido medio de comunicación, florecerá siempre hacia él, con añoranza, algún recuerdo placentero, como una inmarchitable siemprevida del pensamiento.

2. ILO Y EL FERROCARRIL EN LA GUERRA CON CHILE

Declarada la guerra al Perú el 5 de Abril de 1879 y dueños los chilenos del mar desde el 8 de Octubre, una vez vencido y muerto "El Caballero de los Mares", Almirante Miguel Grau en su Huáscar, tras titánica y heroica lucha que mantuvo en continuo hostigamiento a la poderosa escuadra chilena, estrategia de Chile era establecerse y fortificar el puerto de ILO, con el fin de impedir que por la costa de Moquegua llegaran refuerzos de Tacna y Arica que obstaculizaran la realización de sus propósitos. Y a este fin movilizó sus fuerzas de Pisagua y el 8 de Diciembre de 1879, la corbeta O'Higgins y la cañonera Magallanes bloquearon el puerto de Pacocha y 18 días después, la Chacabuco que había reemplazado a la Magallanes partió a Pisagua para comunicar al General en Jefe Erasmo Escala que el puerto estaba indefenso, lo que podía favorecer un desembarco.

El Ministro de Guerra chileno, Rafael Sotomayor, dispuso entonces la salida de Pisagua del transporte Copiapó escoltado por la Chacabuco con el Regimiento Lautaro de 550 hombres, al mando del Tnte. Coronel Arístides Martínez. Llegados los dos barcos a ILO el 30 de Diciembre, efectuaron el desembarco en la madrugada del 31 por las caletas del norte y del sur, sin ningún tropiezo. Cortada la línea telegráfica y tomado el ferrocarril emprendieron viaje a Moquegua cortando también a su paso el telégrafo de Hospicio a Tacna. Llegados a la estación de "El Alto de la Villa" a las siete de la noche del mismo 31, intimaron al Prefecto Coronel Julio César Chocano que contaba con 450 hombres la rendición de la plaza en esta primera ocupación del suelo moqueguano. Chocano se retiró a Los Angeles, mientras el Comandante Martínes, el primero

de Enero de 1880 después de amedrentar a la población con algunos disparos, ocupó la ciudad, cometiéndose algunos excesos por la tropa, y obligando a la población a la preparación del rancho para los invasores. Horas después se retiraron los chilenos al puerto en donde hicieron fusilar a algunos ileños, que vivían en las inmediaciones del sitio en que habían levantado el enrielado de la línea férrea, mientras inutilizaron las locomotoras de que se sirvieron, reembarcándose luego para Pisagua.

Siempre con el propósito de anular al ejército aliado de Tacna y Arica, el 24 de Febrero de 1880, zarparon de Pisagua 19 transportes y lanchas torpederas : Blanco Encalada, Toro con las lanchas torpederas, Itata, Copiapó, Loa, Amazonas, Magallanes, La Mar, Limari, Matías, Santa Lucía, Humberto, Elvira, Muzzi, Lancha, Angamos, Tolten, Abtao y Balsa.

El 25 de Febrero se presentó la escuadra chilena en Pacocha, comenzando el mismo día y hasta el 29 el desembarco de cerca de 15 mil hombres, por Puerto Inglés al mando del Jefe del Estado Mayor, Coronel Pedro Lagos, el que con varios oficiales, se constituyó en el muelle, para colocar la bandera chilena como signo inequívoco de ocupación militar, sin encontrar ninguna resistencia en los indefensos pobladores del puerto que incluía a algunos italianos. El Jefe chileno instaló luego su jefatura en la casa de corredores y columnas de madera, en la esquina que hoy forman los jirones Dos de Mayo y Junín y que fuera propiedad de Manuel Tadeo Barrios, Eudocia Barrios de Zapata y otros allegados moqueguanos.

Considerando conveniente el comando chileno de Pacocha, destruir a la pequeña división peruana de Moquegua, antes de que recibieran refuerzo de Arequipa, lo que obstaculizaría su proyectada marcha a Tacna, dispuso la salida de ILO del General Manuel Baquedano al frente de la caballería y de la infantería ligera lo que se hizo por el ferrocarril en la madrugada del 12 de Marzo, rumbo a Hospicio, mientras un segundo agrupamiento constituído por la infantería de línea y la artillería, al mando del Coronel Muñoz lo hacía a las cinco de la tarde del mismo 12. Baquedano y su gente, se instalaron en "El Conde" el 13 de Marzo después de desalojar a la columna "Gendarmes de Moquegua" que debía informar al Coronel Andrés Gamarra, Jefe de la plaza de Moquegua.

Los soldados de Baquedano, consumieron el agua que había en Hospicio, por lo que el agrupamiento de Muñoz, al no encontrar este líquido, indisciplinadamente, trataron de encontrar el río para saciar su sed. La artilería tuvo que abrir

fuego para restablecer el orden, calmándose los ánimos con la llegada de 200 soldados enviados por Baquedano con agua y vino y una locomotora con un tanque de agua, la que se descarriló antes de llegar a su destino en la bajada de "El Pacae" por el levantamiento de los rieles que habían hecho los pobladores de "El Conde". Establecido Baquedano en el "Alto de la Villa", desde el 20 de Marzo con 18 piezas de artillería y cinco mil hombres de las tres armas, de los que 800 eran de caballería, con esta enorme superioridad de fuerzas, el Jefe chileno se impuso al reducido número de 1,300 soldados del Coronel Andrés Gamarra, a los que se unieron 50 soldados moqueguanos que habían formado la columna "Huáscar".

El Coronel moqueguano Julio César Chocano, el Comandante, también moqueguano José Manuel Jiménez (Huacullani) y los Coroneles Velasco, Alvarez y M. Gamarra, en encomiable y ejemplar actitud, al mando de su reducida tropa, después de cinco horas y media de lucha, desde las cinco a las 10.30 de la mañana, cayeron vencidos en la batalla de "Los Angeles", el 22 de Enero de 1880 con 30 muertos y 70 heridos, ante 100 bajas y mayor número de heridos de los chilenos.

Los invasores en esta segunda ocupación de Moquegua, permanecieron hasta el 27 de Abril, dedicándose al saqueo y al pillaje. En las haciendas del valle la soldadesca, tras emborracharse hasta la saciedad rompían los toneles; parte de la línea férrea fue destruída e inutilizadas sus locomotoras para impedir molestias al ejército de ILO. al retirarse de Moquegua, los chilenos dejaron un pequeño destacamento de 50 soldados de caballería para requisar ganado para el mantenimiento del ejército invasor, al mando del alférez Letelier, el que reuniendo 300 reses y otros víveres llegó a Moquegua el 2 de Mayo, pero un grupo de moqueguanos encabezados por Pedro Flores, atacó e hizo prisionero a Letelier y sus soldados quitándole el ganado y los productos requisados.

Un mes antes de este suceso, el primero de Abril, un destacamento de caballería que había partido de ILO hacia Locumba al mando del Tnte. Crnl. Diego Dublé Almeida, fue emboscado en Locumba por el guerrillero tacneño Gregorio Albarracín, salvándose de esta emboscada sólo cuatro chilenos, entre ellos el propio Dublé que fue el primero en emprender la fuga llegando a ILO el 2 de Abril. Pero una columna al mando del Coronel chileno José Francisco Vergara, obligó a Albarracín a retirarse a Tacna, seis días después.

Con victoria de "Los Angeles", el invasor en posesión de Moquegua, que era un nudo para las comunicaciones,

podía controlar la ruta de Torata a Candarave y Locumba; la de Puno a Bolivia y la de Arequipa por Torata y Omate, mientras en ILO, tenía el Cuartel General con la Primera, Tercera y Cuarta División chilenas, mandadas por los Coroneles Amengual, Amunátegui y Orozimbo Barbosa respectivamente, contando además con la División de Reserva y la de Servicios. Reforzaba este ejército el 2o. Escuadrón de "Los Carabineros de Yungay" con 150 hombres al mando del Comandante Vargas que desembarcando en ILO, partió de ese puerto el 8 de Abril de 1880 para unirse al Comandante José Francisco Vergara que con 600 jinetes, se dirigía como el primero a Tacna, pasando por Locumba.

La primera división chilena del Coronel Amengual, partió de ILO, en sucesivos escalones cada día, por tierra, el 08 de Abril hacia Locumba. De Moquegua, la Segunda División del Coronel Muñoz que había combatido en Los Angeles, partió el 27 de Abril por ferrocarril hacia Hospicio con el parque de artillería, y el 28 de Abril la Cuarta División al mando del Coronel Orozimbo Barbosa, se embarcaba en ILO en los transportes Itata y Santa Lucía que escoltados por la Covadonga, llegaron a Ite el 28 de Abril conduciendo a más de la tropa, parte de la artillería pesada, mientras que por el camino del litoral, se despachaba el resto de la artillería y el ganado, que es muy probable fue requisado en ILO. En este puerto y en Hospicio quedarían los batallones del Ejército de Reserva "Valdivia", "Caupolicán" y parte del Regimiento Atacama, a fin de contener cualquier desplazamiento de la división peruana de Arequipa.

La batalla del "Alto de la Alianza" cerca de Tacna, el 26 de Mayo de 1880, marcó una victoria más del ejército chileno constituído por cerca de 14 mil hombres y 41 piezas de artillería, contra 31 piezas y 8,930 soldados aliados (4,705 peruanos y 4,225 bolivianos). Los aliados perdieron entre muertos, heridos y prisioneros alrededor de 210 oficiales y 2,500 soldados; para los chilenos las pérdidas fueron de 23 oficiales, 470 soldados y 1,700 heridos. El mismo día de la batalla, se separó el resto de las fuerzas aliadas, siguiendo los peruanos por Moquegua y Torata hacia Arequipa a donde llegaron a comienzos de Junio con cuatro piezas de artillería, mientras el General Narciso Campero, a quien correspondió la Jefatura de los aliados como Presidente de Bolivia, se retiró con el resto de su gente, por el camino de Palca hacia La Paz, llegando el 10 de Junio con sólo dos de sus cuatro cañones Krupp.

Luego el 7 de Junio de 1880, tuvo lugar el combate de Arica. En demostración del profundo amor a su Patria

y a su bandera, 1651 peruanos, entre jefes, oficiales y tropa y 127 tripulantes del Manco Cápac y de la lancha Alianza, opusieron heroica resistencia a cerca de ocho mil chilenos que contaban con 22 cañones y 2 ametralladoras. Al parlamentario enemigo, Mayor Juan de la Cruz Salvo que pedía la rendición de la plaza, el ínclito Coronel peruano Francisco Bolognesi, respondió :"Tengo sagrados deberes que cumplir y los cumpliré hasta quemar el último cartucho". Ninguno de los 15 jefes que acompañaban a Bolognesi : Manuel Camilo de la Torre, Abogado moqueguano y Jefe del Estado Mayor, Inclán, Ugarte, Arias Aragüez, Varela, More, Zavala, Sáenz Peña, los hermanos Francisco, Benigno y Medardo Cornejo, Chocano, Bustamante, Ayllón y Lagomarsino, en presencia del mismo Salvo, disintió en la votación habida, de la histórica respuesta del bizarro Coronel. Y pelearon en Arica cumpliendo su juramento de quemar hasta el último cartucho, muriendo valientemente unos y siendo prisioneros otros.

Y así, a la pérdida del rico departamento de Tarapacá, desde los inicios de la guerra, se sumó esta vez, la del hermoso puerto de Arica, desde cuya rada, su granítico Morro, llevará esculpida por siempre, la gesta heroica de un reducido y escogido grupo de valientes. Después de Arica como quedaban algunos soldados dispersos con Albarracín en Mirave y el Tnte. Crnl. moqueguano Jose Manuel Jiménez (Huacullani) con "Los Gendarmes de Moquegua" en Sama, se envió destacamentos de caballería en su persecusión, sin conseguir su objetivo. Y ante las noticias que en Moquegua había una numerosa fuerza peruana, Baquedano envió con el Sgto. Mayor Juan de la Cruz Salvo, en ferrocarril desde ILO un destacamento de las tres armas que fue reforzado a pedido del mismo Salvo con gente enviada desde Ilo por el Coronel Pedro Lagos, formándose así una fuerte división que hizo retornar el refuerzo a Ilo por innecesario. Por tercera vez, ocupó el invasor Moquegua, del 8 al 16 de Octubre de 1880. Y fue cuando se impuso a la población un cupo de cien mil pesos, rebajado a sesenta mil, a más de gran cantidad de víveres y ganado. Un grupo de damas moqueguanas encabezadas por Dominga de la Llosa de Durand, se enfrentó con valentía al Jefe chileno para exigirle, consiguiendo, la prórroga del plazo para dar cumplimiento a lo impuesto por el invaror, mientras la soldadesca dejaba en el pueblo y en el valle irreparables pérdidas ocasionadas por su vandálico accionar.

Después de la segunda, de las cuatro ocupaciones del suelo moqueguano por el invasor, se apoderaron los chilenos de algunas locomotoras, repuestos y material rodante disponible, despachándolos de ILO a Pisagua para ser utilizados en

el ferrocarril de Iquique entre La Noria, Pozo Almonte y Peña Grande, después de haber destruído la estación del Alto de la Villa y las instalaciones ferroviarias y en la tercera ocupación, cuando el invasor no iba a utilizar la vía, destruyeron el puente de "El Rayo" a dos kilómetros de la estación terminal de La Villa, levantando asimismo, un tramo considerable de la línea férrea, inutilizando así tan importante medio de transporte del puerto a Moquegua. Inaugurado el F.C. el 11 de Diciembre de 1872, prestó servicios por algo más de siete años, privando en cambio de tan necesaria comunicación durante 28 años a Moquegua, Locumba y la entonces Tacna libre, ya que sólo en 1908, con el gobierno de José Pardo, se terminó la reconstrucción del F.C., poniéndolo nuevamente en movimiento.

3.– UN VIAJE EN FERROCARRIL A ILO

Un jueves cualquiera de un verano en los últimos años de la década del veinte. Una larga pitada de prevención a las 8.30 de la mañana quebrando la quietud de la ciudad, anuncia que falta media hora para la partida del tren a ILO.

Presurosas las gentes acuden a la Estación del Ferrocarril en el sitio ocupado por los talleres de la Corporación. Viajeros, amistades y curiosos que tienen cada jueves en la partida del tren un espectáculo que ameniza la rutina diaria de la población, se dan cita en aquel lugar.

"La Pardo", "La Moquegua" o "La Leguía", son las locomotoras que por turno hacen el servicio del o hacia el puerto. Son las nueve de la mañana. Con el toque de la última campanada hecha por el Jefe de la Estación, el conductor del convoy, Lorenzo Savareza, con corbata negra, saco blanco y gorra tipo militar del mismo color, con un fuerte soplo de silbato, ordena que el tren se ponga en marcha. Los que aún no han ocupado el vagón de pasajeros, lo abordan en los últimos minutos. Escapa con fuerza el vapor en una prolongada pitada del tren mixto, con tres o cuatro bodegas y un vagón de pasajeros, compartido para la primera y la segunda clase. Se deja sentir el característico y agudo sonido de la bronceada y el chirrido de las ruedas en movimiento que van alejando lentamente la máquina del andén, y ya con alguna velocidad, al doblar la curva del Acacollo, una nueva pitada espanta a algunos borriquillos, mientras impávidos levantan sus cabezas los bueyes y las vacas de exuberantes ubres, mordisqueando los brotes de la tierna alfalfa, fresca aún en la nublada mañana veraniega.

Va desfilando ante el viajero la estrecha franja del verde y florido valle de Moquegua, recorrida por un río que se torna peligroso en el tiempo lluvioso, cuyas avenidas traen a los agricultores una alegría no exenta de temor, pese a los caballos de forma piramidal que con troncos de sauce construyó, para defender las parcelas ribereñas de su propiedad

Hacia la derecha, en la otra banda del río, más abajo de Yaracache, recorta su perfil en la irregular orografía del contrafuerte andino, el "Cerro Echenique", en el que la mente alucinada de quienes alegres por los efectos de "La chica baya" o del tinto escanciado, creyeron ver el fugaz resplandor de un fuego fatuo que vaticina al candoroso campesino la existencia de algún tesoro escondido. Estudiantes inexpertos, en más de una ocasión, extrajeron en fragmentos de dicho cerro huacos policromados de las tumbas de gentiles. Antes de Montalvo en donde se juntan los ríos Moquegua, Torata y Otora o Huaracane, formando el río Moquegua, el sitio denominado "El Trapiche" recuerda que hubo época en la Colonia en que el cultivo de la caña dulce, que tuvo que abandonarse por la escasez de agua, daba lugar a la molienda de dicho producto en trapiches para la elaboración de la miel.

Paradas sucesivas de la máquina en Calaluna, Corpanto, San José y El Conde y otros sitios del valle, permiten el aprovisionamiento de agua de los tanques existentes en el borde de la vía, de leña como combustible para la producción del vapor en la locomotora y el repunte de la carga con la fruta y productos del valle para abastecer el mercado del puerto. Sabrosas uvas, pintones melocotones y tentadores higos cogidos de la vera de la vía u obsequio de algún campechano campesino, regala el paladar de los viandantes, mientras en este viaje en el pasado, el recuerdo va desenvolviendo la madeja de la historia; la bonanza de la Colonia, principalmente, y en la República hasta antes de los infaustos acontecimientos del 79, llevaron la riqueza a muchos hacendados del valle por el cultivo de la vid. Los lagares, los grandes tinajones de arcilla enterrados casi hasta el cuello, las enormes vasijas de estaño y luego los pipones de madera de roble, desfilan con las haciendas de Yaracache, Yaravico, Calaluna, Locumbilla, Montalvo, Omo, Bodeguilla, Corpanto, Cupina, San José, San Julián, Sacata y Sacatita, en algunos de los cuales, así como en otros sitios del valle, las capillas existentes en aquella época, congregaban a hacendados y labriegos siguiendo los impulsos religiosos de conversar con Dios por la oración.

Termina el valle, alejándose el tren de él para entrar en "Laderas" desde donde la mente del viajero lo lleva invo-

luntariamente, a comparar el contraste entre la tonalidad llena de vida de la campiña recorrida y la accidentada y árida topografía de este pedazo del territorio. No se vislumbra el cauce del río que lejos queda, ni tampoco Osmore, renombrado remanso del río, cuyos camarones hacen la delicia de la culinaria moqueguana y de cualquier mesa.

Una construcción de madera que es la Oficina Almacén del ferrocarril y tres o cuatro rústicas viviendas resaltan en el panorama de la desolada pampa. Es Hospicio, estación a la que el tren llega cerca de las doce del día. Algunos pasajeros y camiones con carga esperan el ferrocarril. Hasta años después de la reincorporación de Tacna al seno de la Patria, a Hospicio convergió, en tránsito hacia ILO, el movimiento comercial y de pasajeros de Locumba, capital de Tacna libre, durante el cautiverio de Tacna, y luego, de esta misma ciudad, hasta que la construcción de la carretera Tacna-ILO, permitió una vinculación directa de dicha provincia con el puerto. Una hora de estada en Hospicio, da lugar a los pasajeros a tomar su almuerzo en los tres o cuatro restaurantes del lugar, de preferencia el de Lutgarda Quilco. Cazuela de gallina o chupe de camarones de Osmore; picante del mismo crustáceo; tallarines de gallina o pichón; estofado de cordero o alverjado de ave, son viandas que bien preparadas halagaban el paladar más exigente de los viajeros.

La una del día y el tren nuevamente en marcha hacia la estación de Salinas, para proveerse de agua del característico tanque ferroviario, levantado allí. Durante el recorrido puede apreciarse aflorando a la superficie, las manchas blanquecinas del cloruro de sodio, cuya extracción conocida como "sal de tierra", tiene arraigado empleo en la salazón de los cueros de res y para recubrir los sabrosos quesos especialidad de la región. Lejos, sin divisarse, se encuentran las salinas de Puite, con la sal más pura del mundo, las que fueron desmembradas del territorio moqueguano para formar parte de un distrito de Tacna, por la miopía e ignorancia de nuestra geografía de un ex-Senador por Moquegua, durante el segundo mandato presidencial de Manuel Prado.

Continuando su marcha el ferrocarril llega a Las Lomas. Unos cuantos caprinos apacentando el yerbaje ya amarillento por los calores de verano, hace retroceder el recuerdo a los meses en que la abundancia de la fina llovizna costeña germinando las semillas cubre la lomada de un inmenso manto verde, matizado por el color violáceo, amarillo, rosado y blanco de las flores silvestres y de los amancaes que alegran la vista y regocijan el espíritu por la arrobadora belleza del policromado

paisaje lomeño. Y los quesos con la leche pura de cabra en el desayuno, y las cuajadas con miel, más luego, y cuando bien cebados los animales se efectúa "el rodeo" en el que cada ganadero hace el repunte de las reses de su propiedad, y da lugar a sucesivas reuniones festivas en las diferentes carpas, con el humeante, apetitoso e infaltable asado, rociado con el vino que aún se produce del bueno en Moquegua, son costumbres que se conservan con el tiempo, repitiéndose en los años de las buenas lomas en las que, ganaderos y pastores, experimentan con verdadera fruición la alegría de esos días vividos en el vasto escenario de la naturaleza, teniendo como techo el cielo infinito y por amplio horizonte la inmensidad del mar.

La vía férrea lleva al tren por la ladera izquierda del valle de ILO, teniendo el río con su agua barrosa y murmurante abajo, y en toda la extensión el bosque de olivos, cuyo fruto la aceituna preparada en salmuera, al decir de los que han degustado este producto en diferentes latitudes, la de ILO, es una de las más grandes, ricas y sabrosas del mundo. En la banda derecha del río, en el límite con el mar no queda ningún vestigio de lo que fuera el antiguo ILO destruído por el maremoto del 13 de Agosto de 1868. Al término de un recodo en "El Corte" se presenta ante la vista del viajero, teniendo como fondo la imponente belleza del mar, el puerto Mayor de ILO, en lo que fue la caleta de Pacocha. Una prolongada pitada de la locomotora, lleva a los ileños con apremio en dirección a la Estación, algo alejada del perímetro de la población. En "El Corte", toman el tren en marcha los fleteros Teodoro Duarte "Niño", Zegarra y otros, ofreciendo sus servicios para el retiro del equipaje y conducción del mismo y del viajero al muelle para embarcarlos en el barco peruano o chileno que cada jueves hacen escala en el puerto para dirigirse al Callao. Poco extensa aparece a la vista, el área urbana construída en los lotes distribuídos por la Comisión Repartidora de Sitios, constituída tres años después del desastre de ILO, por Juan M. Sarmiento y Benancio Valcárcel, entre otros.— La calle Matará con el Mercado Viejo al Sur; la calle Pichincha por el Norte; Abtao por el Oeste y con Callao con su templo San Jerónimo al Este; señalan, a excepción de algunas construcciones salientes, la mayor parte del perímetro urbano del puerto. La fábrica Pacocha del ciudadano alemán Juan Tidow, establecida en 1925 que fabricaba jabones y aceite de pepita de algodón, aparecía distante, como un oasis, más allá de las pertenencias del ferrocarril. El Campo de fútbol en el terreno de la actual urbanización de los Estibadores, constituía una extensión aislada, así como la enorme casa con corredores y columnas de madera en la esquina que forman Dos de Mayo y Junín. Perteneciente dicha casa a la dama

moqueguana Eudocia Barrios de Zapata a Manuel Tadeo Barrios y a otros allegados. fue ocupada inconclusa por el Estado Mayor del ejército chileno comandado por el Coronel Pedro Lagos, luego que el ejército invasor formado por 15 mil hombres desembarcaran de 19 naves entre el 25 y el 29 de Febrero de 1880, constituyéndose el mismo Coronel con varios oficiales en el muelle para colocar la bandera chilena como inequívoca demostración de dominio, sin encontrar ninguna resistencia en la pobre, indefensa y reducida población porteña que contaba con algunos italianos.

Ha llegado el viaje a su término en la Estación de ILO. Son las cuatro de la tarde aproximadamente y se ha hecho un recorrido de 98 Kilómetros por la vía férrea que, inicialmente, tuvo 101 kms. a la estación terminal de el "Alto de la Villa".

FUENTES DE INFORMACION

Carlos Dellepiani — Historia Militar del Perú. No. 33.— Tomo Segundo.- 1977.- Lima.

Luis E. Kuon Cabello — Retazos de la Historia de Moquegua.- Abril, Edit, e. Impresores.- Lima 1981
Págs. 157—159
" 162—164
" 442—446