

UN PUERTO DEL SUR. MOLLENDO EN UN REPORTE DE FANNIE B. WARD (1890)



Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)



DOCTOR CARLOS ARRIZABALAGA LIZÁRRAGA
Doctor en Filología Hispánica por la Universidad de Navarra (2004) y profesor del Departamento de Humanidades de la Universidad de Piura desde 1996. Ha sido profesor visitante en California State University Monterey Bay (2013-2014) y también investigador visitante en la Universidad de Navarra (2015-2016). Es autor de diversos artículos sobre dialectología e historia de la lengua, y más de 70 artículos divulgativos en periódicos y revistas, y en el portal digital *Castellano actual*. Miembro de la Asociación Pro-Marina, filial Piura. Es también editor de la revista *Mercurio Peruano*.

RESUMEN
El autor presenta la traducción al castellano de "Un puerto del sur", reportaje de Fannie B. Ward sobre Mollendo, en el contexto de la construcción del ferrocarril que uniría a ese puerto con Arequipa. El texto ofrece el marco histórico precedente y explicaciones sobre el contenido del trabajo de Ward.

PALABRAS CLAVE
Fannie B. Ward, Mollendo, ferrocarril del sur, Arequipa.

ABSTRACT
The author presents the translation into Spanish of "A southern port", a report of Fannie B. Ward on Mollendo, in the setting of the railroad construction that would connect that port with Arequipa. The text offers the preceding historical framework and explanations on the work content of Ward.

KEYWORDS
Fannie B. Ward, Mollendo, south railroad, Arequipa

En la segunda mitad del siglo XIX, la construcción de ferrocarriles se convirtió en el gran proyecto para la modernización nacional, y el más importante de todos o, por lo menos, el único que alcanzó a completar su trazado fue el ferrocarril del sur, que desde enero de 1871 unía Mollendo con Arequipa. Muy pronto la línea alcanzaría las ciudades de Juliaca y Puno (1873), y tres décadas más tarde llegaría al Cusco (1908). La construcción del ferrocarril tuvo efectos muy positivos en la región y probablemente los años 1865-1873 representaron "el periodo más próspero y dinámico en la economía del sur peruano durante todo el sigo XIX"[1]. Con todo, el puerto de Mollendo, dada su ubicación geográfica, probablemente haya constituido uno de los mayores despropósitos del Perú republicano. La denuncia que señala la nefasta decisión de su construcción es constante en las noticias de viajeros y en la historiografía peruana, como se observa en el testimonio de Pedro Dávalos y Lissón:

1. JACOBSEN, Nils. Ciclos cambiantes de materias primas, internacionalización limitada y productividad restringida: La economía del sur peruano, 1821-1932. En: Martín Monsalve (Ed.), *Historia económica del sur peruano. Lanas, minas y aguardientes en el espacio regional*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2019, p. 167.



> Hemos llegado a Mollendo. Desde la cubierta del vapor contemplo la ciudad, el rompeolas, la extensa y cerril costa que casi verticalmente se levanta desde el océano, y en cuyos declives empinados, rugosos y casi sin playas revientan con furia las embravecidas olas. La mar está agitada. ¿Cuándo deja de estarlo y cómo no ha de ser así si aquí no hay golfo, ensenada, bahía, ni nada que defienda al puerto de los vientos y las correntadas del sur?
>
> Hacia el norte, a tres leguas de distancia, está la bahía de Islay. Allí hubo puerto posiblemente desde los primeros días de la Colonia como también intensa vida comercial, todo lo cual fue abandonado por darle al valle de Tambo una vida que hoy no tiene ni nunca tendrá. Esta obsesión, calurosamente sostenida por los hombres que gobernaron en 1868, dio a los ferrocarriles del sur un puerto infernal y a los contratistas oportunidad para prolongar en 47 kilómetros más una línea que tiene en total 172 y para cobrar por todo aquello 15 millones de soles, cuando otros, partiendo de Islay, ofrecieron hacer el ferrocarril por ocho[2].

El tren formaba parte del imaginario del progreso. El semanario *El Perú Ilustrado* mostraba una bonita ilustración de un ferrocarril cruzando las montañas de los Andes. Todo el esfuerzo nacional se encaminó a su diseño y construcción, y empleó para ello una parte importante de los ingresos fiscales y de los préstamos obtenidos a cuenta del guano. Las cuantiosas inversiones ferroviarias, sin embargo, no brindaron los réditos esperados y, como señalara Jorge Basadre (1968), los trenes llevaron al país a la bancarrota. Carlos Contreras y Marcos Cueto concluyen: "las líneas estuvieron mal diseñadas y guiadas por móviles políticos"[3]. Además, crecieron las sospechas de corrupción, especialmente por parte de la figura del empresario estadounidense Henry Meiggs, "un aventurero de los negocios"[4], quien era sobradamente conocido por la generosidad con la que ofrecía dádivas y regalos[5]. Fannie B. Ward se hace eco de lo que parecía era *vox populi* en la sociedad, respecto de la especulación inmobiliaria de algunos diputados y su poca visión de las cosas:

> Pronto surgieron —afirma Franklin Pease— dudas sobre el uso de los fondos públicos empleados en este rubro (tanto por parte de los constructores como del Estado), y se hizo visible la inexistencia de una adecuada planificación de los ferrocarriles[6].

En la apuesta por completar el ferrocarril del sur, cuya ruta había sido "inexplicablemente preferida para los trabajos sobre la línea a Cerro de Pasco"[7], pesaba probablemente el empeño por levantar la economía de la región luego del derrumbe sufrido en el terrible terremoto de 1868, que había destruido Arequipa y el puerto de Arica, al salirse el mar con inusitada violencia. Sin embargo, la inversión en el ferrocarril ya estaba aprobada meses antes de producirse el desastre, y en la decisión muy bien pudo pesar el deseo de aplacar las revoluciones y

2. DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente. Tomo II. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1922, p. 231.
3. CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. Historia del Perú contemporáneo. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013, p. 151.
4. CONTRERAS, Carlos. La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2012, p. 122.
5. BELAUNDE, Víctor Andrés. Arequipa de mi infancia. Memorias. Primera parte. Lima: Lumen. 1960.
6. PEASE G. Y., Franklin. Breve historia económica del Perú. Lima: Fondo de Cultura Económica. 1995, p. 119.
7. CONTRERAS y CUETO, op. cit., p. 151.



Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)

"las banderas contra el centralismo limeño", por parte del nuevo Gobierno encabezado por el coronel Balta[8], "debido a la fuerza política que tenía en ese momento Arequipa, cuyas revoluciones habían derribado a varios Gobiernos"[9].

En su estudio sobre la historia del turismo en el Perú, Armas Asín resalta lo nefasto que resultó ubicar el inicio del ferrocarril en Mollendo, cuando el lugar no disponía de condiciones naturales para proteger los barcos del fuerte oleaje del Pacífico, lo que desalentaba el turismo: "El desembarco era algo caótico —describe Armas Asín—, pues Mollendo es un puerto de mar abierto, con un fuerte oleaje y bajo fondo, así que por más que se construyó un rompeolas, los barcos echaban ancla lejos, teniéndose que transportar a pasajeros y mercaderías en lanchas, y aunque llegaban a un dique a veces había que subirlos con grúas"[10]. Antes de la construcción del rompeolas, la dificultad del desembarque en Mollendo era todavía más desastrosa. La experiencia fue sobradamente reconocida por los viajeros, como manifiesta el testimonio recogido por el chileno Vicente Grez en los mismos años en que estuvo nuestra viajera:

> A mediodía y sin que el vapor penetrara en bahía alguna, nos encontramos anclados frente a Mollendo, el más raro, el más original, el más excéntrico de todos los pueblos marítimos. [...] En Mollendo no hay muelle; sería una construcción inútil, pues lo que necesita la ciudad es un ascensor. Los viajeros desembarcan de una manera bien original: se introducen en un tonel, en una pipa o en un canasto y, por medio de cables, son suspendidos hasta dejarlos en tierra firme. Y para ejecutar esta operación, ¡qué de aventuras y peligros! A veces el aparato se cimbra mucho tiempo en el aire o desciende hasta el agua en medio de las risas de los curiosos de tierra y de los que presencian el espectáculo desde la cubierta de las naves[11].

Así pues, el 1 de noviembre de 1890 Fannie B. Ward publicó un reportaje de Mollendo dentro de la serie que ofrecía con sus impresiones de su viaje por toda Sudamérica. "Un puerto del sur" apareció en varios periódicos de Estados Unidos, comenzando por el principal diario vespertino de la capital[12]. Curiosamente salió antes de sus reportes sobre los puertos del Callao[13], y en la misma fecha en que se publicó el de Pacasmayo y Paita[14], aunque ella viajó desde Panamá en uno de los buques que fletaba la compañía inglesa de vapores y llegó a Mollendo meses después[15]. La siguiente semana publicó un reporte sobre las islas guaneras[16] y después dedicó varias entregas a las haciendas de Cañete, Ica y Palma, antes de una larga

8. MEZA, Mario y CONDORI, Víctor. Historia mínima de Arequipa. Desde los primeros pobladores hasta el presente. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2018, p. 160.
9. CONTRERAS, op. cit., p. 123.
10. ARMAS ASÍN, Fernando. Una historia del turismo en el Perú. El Estado, los visitantes y los empresarios (1800-2000). Tomo I. Lima: Universidad San Martín de Porres. 2018, p. 148.
11. NÚÑEZ, Estuardo. Viajeros hispanoamericanos: temas continentales. Caracas: Biblioteca Ayacucho. 1989, p. 419.
12. "A Southern Seaport", en Evening Star de Washington, p. 8, del 1 de noviembre, 1890. Salió el mismo día con el título "South American Sea Ports" en Sacramento Daily Record Union, California, p. 3. Al día siguiente se publicó como "Southern Sea Ports" en The Salt Lake Herald, Utah, 2 de noviembre de 1890, p. 12.
13. WARD, Fannie B. The port of Peru. Reasons why its glory has departed. En: The Salt Lake Herald. Sábado 7 de diciembre de 1890, p. 13.
14. WARD, Fannie B. Two cities of Peru. En: The Salt Lake Herald. Domingo 1 de noviembre de 1890, p. 10.
15. ARRIZABALAGA, Carlos. Luna y desolación de Paita. La contaminación en la provincia litoral a inicios del siglo XX. 2017. En: Revista de la Marina, año 110, nro. 2, pp. 45-63; y ARRIZABALAGA, Carlos. Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward. 2019. En: Revista de Marina, nro. 112 (1), pp. 4-21.
16. WARD, Fannie B. The Guano Islands. One of the principal surces of the wealth of Peru. An unsavory industry. En: The Evening Star. 8 de noviembre de 1890, p. 7.



serie de artículos sobre Lima, Arequipa, Puno y Cusco, además de Tacna y Arica.

Fannie B. Ward es una de las primeras reporteras profesionales de Estados Unidos y alcanzó cierto reconocimiento en el periodismo de ese país por sus extensos viajes por los países hispanoamericanos. Nació el 27 de enero de 1843 en Monroe (Michigan), pero vivió buena parte de su vida en Washington D. C. Ocupó un tiempo una plaza en el Departamento del Tesoro, en 1874. En 1875 comenzó una columna para el Ohio Farmer titulada "Confidential chats with the ladies" y escribió notas políticas para el *St. Louis Globe-Democrat*[17].

Hizo un largo periplo por México, y luego recorrió todo Sudamérica, tras salir en un vapor de Panamá hasta Guayaquil y luego Paita y Pacasmayo rumbo al Callao, de donde siguió más tarde hasta Mollendo para visitar Arequipa. Con la extensión de una epidemia de influenza procedente de Europa, en enero de 1889, pasó a Bolivia y desde La Paz hizo un largo viaje de 15 días a lomo de bestia para buscar las fuentes del Amazonas[18]. Luego visitó Puno y Cusco[19]. Regresó a Arequipa, donde había hecho amistades señaladas, conoció las ciudades de Arica y Tacna, siguió a Chile y por tierra pasó a Mendoza (Argentina) y al cabo de Hornos para conocer las islas Malvinas. De Buenos Aires viajó a Brasil, de donde regresó a Estados Unidos tras visitar Jamaica. Años después vivió largas temporadas en Cuba y Puerto Rico, en los años en que tuvo lugar la guerra con España, país que visitó en el cambio de siglo[20]. Ward llegó a escribir para 42 periódicos diferentes, pero nunca trabajó como corresponsal a sueldo fijo, y expresaba cierta desazón hacia los corresponsales que se limitaban a contentar al Gobierno y manejaban fuentes de información muy pobres[21].

Ward organizaba tertulias en su casa y también participó de la naciente National Geographic Society, donde dio cuenta de sus numerosos viajes. Hizo amistad con Clara Barton, fundadora de la Cruz Roja norteamericana, y viajó con ella a Texas, donde había sobrevenido un fortísimo huracán[22]. Los últimos años vivió al lado de su hija Nelly, que había contraído matrimonio con un médico, en la capital de la nación, donde murió el 4 de octubre de 1913. La prensa de la ciudad dedicó unas líneas a la memoria de esta reportera y señaló el valor de sus crónicas: «Newspaper woman, who wrote many atractive letters on foreign travel»[23].

Los periódicos ofrecieron espacio a toda una generación de redactoras para su propia emancipación, junto con la oportunidad de expresar sus ideas y reivindicar sus derechos y libertades, en el gesto simbólico de realizar largos viajes a lugares exóticos o peligrosos[24]. Después de Ward arribó al Perú la escritora sureña Mary Robinson Wright (1853-1914), cuya trayectoria es más conocida porque sus experiencias se publicaron en forma de libro (1908), lo mismo que ocurrió con

17. FAHS, Alice. Out on assignment: Newspaper women and the making of modern public space. North Carolina: University of North Carolina Press. 2011, p. 242.
18. WARD, Fannie B. Story of the discovery of the Great Amazon. En: The Salt Lake City Herald. Domingo 20 de noviembre de 1892, p. 13.
19. ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). 2012. En: Allpanchis, nro. 80, pp. 151-207.
20. WARD, Fannie B. Last journey in Spain. En: The Daily Morning Journal and Courier. 9 de febrero de 1901, p. 10.
21. FAHS, op. cit., p. 250.
22. WARD, Fannie B. Red cross to de rescue. En: Evening Times (Washington D. C.). 13 de septiembre de 1900.
23. "Una reportera que escribió muchas páginas interesantes a lo largo de sus viajes por el extranjero". The Washington Herald, lunes 6 de octubre de 1913, p 10.
24. PRATT, Mary Louise. Imperial eyes. Travel writing and transculturation. Londres: Routledge. 1992, P. 173.



Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)



Vista de la Bahía y ciudad de Mollendo. Foto Facebook: Mollendo antiguo.

la misionera y viajera Geraldine Guinness (1909)[25]. Se desarrollaba una nueva cultura viajera femenina; los relatos de viajes femeninos no solo son testimonio de lugares remotos, sino expresiones de una nueva visión generacional y "espejos del proceso de cambio que experimentaron"[26].

La mirada de Ward se dirige a las ciudades y los lugares más interesantes de su viaje, lo que vendrían pronto a convertirse en "atractivos turísticos", como las ruinas prehispánicas o las iglesias coloniales. A diferencia de otros viajeros, tiene una atención mayor con respecto a la situación de las mujeres y su vida cotidiana. Ella viaja además con su hija. Protagonizan sus reportes las mujeres que cocinan puchero o frituras en las calles de Lima, las jovencitas que pasean por la cubierta del vapor con sus mejores galas, las que lanzan cascarones y cubos de agua a los arequipeños que juegan carnavales o las que venden verduras en el mercado de Puno y se interesan por esa extraña manera de vestir anglosajona. En este reporte de Mollendo describe a las beatas que esperan su turno para la confesión en la iglesia, y les dedica también un breve comentario. Ofrece algunas pinceladas de la población, comenta sin miramientos la mala calidad de los hoteles y, finalmente, describe la casa que diseñó para sí el ingeniero Thorndike, el constructor del ferrocarril. Con ese estilo misceláneo que la caracteriza, dedica un par de párrafos para referir con brevedad la biografía de Enrique Meiggs, que escapó de San Francisco tras comprarse un barco rumbo a Sudamérica.

25. Ver Armas Asín, op. cit., p. 154.
26. GUARDIA, Sara B. Prólogo. En Sara B. Guardia (Ed.), Viajeras entre dos mundos. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012, p. 9.



En 1903 volvió a publicar el mismo reporte, pero omitió los cinco últimos párrafos dedicados a explicar la geografía que se observa desde la ruta de los vapores, en el Pacífico, desde Paita, hasta la Patagonia, donde un suministro de agua potable podía resultar extremadamente costoso en algunas ocasiones[27]. A continuación se ofrece la traducción del texto del reporte tal como se publicó originalmente en 1890.

Un puerto del sur

Fannie Brigham Ward

El puerto de Mollendo y sus inconvenientes. Turismo en Sudamérica

Desembarcar en un barril. Un relato de confesionario. Los fantasmas de una empresa frustrada. El final de Enrique Meiggs.

Frente a las costas del Perú. Septiembre 12. Posiblemente el peor puerto de toda la costa de Sudamérica es Mollendo, al sur del Perú, donde las olas salvajes y violentas rompen indesmayablemente contra un promontorio rocoso y apenas una rada a mar abierto ofrece una mínima protección contra el viento o las inclemencias del tiempo. Un viejo capitán lo describe con acierto al decir: "Entrar al puerto de Mollendo es como pasar el cabo de Hornos". Islay, a unas pocas millas más allá, solía ser el puerto de esta región y es mucho mejor que este, pero por los manejos de algunas influencias entre los congresistas de parte de quienes estaban interesados en la venta de terrenos decidieron que fuese aquí la estación final del ferrocarril y, por supuesto, el puerto debía hacerse aquí.

No es raro que se pierdan equipajes y, en algunas ocasiones, incluso vidas humanas. A menudo los barcos no pueden desembarcar pasajeros de ninguna manera, obligados a dejarlos en el puerto más cercano para que por su propia cuenta tomen la ruta de vuelta a Mollendo cuando las condiciones mejoren. No es infrecuente que sea necesario emplear lo que llaman el "tonel" para bajar a la gente desde la cubierta de los vapores hasta los botes, que permanecen a la espera cuando el oleaje es demasiado fuerte como para arriesgarse a bajar por las escalas como es usual; o también para alcanzar la tierra firme junto al acantilado, cuando la marea no permite acercarse a las escalas que suben a la parte alta del promontorio rocoso.

El "tonel" no es otra cosa que un barril con un minúsculo asiento dentro con una apertura a uno de sus lados. Este rudo artilugio va suspendido firmemente de una grúa con poleas y se eleva en el aire para bajar luego dando vueltas y vueltas para depositarse finalmente en el lugar deseado o al menos lo más cerca que se pueda y, normalmente, sin librarse de un fuerte golpe o una buena sacudida. Generalmente dos personas suben o bajan en cada viaje: una mujer o un niño van sentados y un hombre de pie, a espaldas de la apertura, va aferrándose por su vida a las sogas mientras la mujer se aferra a él. A primera vista se ve terrorífico ver a la gente balanceándose de esa manera sobre un mar encrespado sabiendo que el más mínimo accidente significaría una muerte segura, y hasta el hombre más fiero se pone a temblar de pies a cabeza cuando su turno se aproxima. Pero es realmente más seguro y del todo preferible, como tuve ocasión de apreciar a través de varias experiencias muy húmedas, que afrontar y empaparse en el tormentoso oleaje con el peligro de dar un mal paso en las resbalosos escalones que

27. WARD, Fannie B. A South American port. En: The Daily Morning Journal and Courier, New Haven, Connecticut, 11 de junio de 1903, p. 2. Y en la misma fecha como "A South American Seaport" en The Republican Journal, Maine, p. 3. Con este último titulo salió en Deseret evening news, 18 de julio de 1903, p. 13.



Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)



Imagen de un desembarco en Mollendo. Archivo de Imágenes de Eduardo Dargent Chamot. Aparece en Fernando Armas Asín, Una historia del turismo en el Perú. Lima. Universidad San Martín de Porres, 2018, vol. I, p. 148.

una debe alcanzar justo al instante en que el débil bote, que no para de balancearse, alcanza lo más alto de la cresta de la ola, porque de otro modo se corre el peligro de ser golpeado por el mismo bote por la fuerza del mar.

No hay mucho que merezca la pena ver en Mollendo. Los principales puntos de interés son los grandes tanques que proporcionan agua fresca al puerto, que se alimenta de una tubería de fierro de más de 85 millas de longitud y se abastece en un lugar cercano a Arequipa, a unos 7000 pies de altitud sobre el nivel del mar. Estos tanques son enormes, como para contener agua varios días en caso de que algún percance le suceda al ducto, que es capaz de descargar 430 000 galones cada 24 horas. Hay dos hoteles, entre los cuales es difícil decidir cuál tiene más defectos que el rival y ambos son demasiado malos en relación al precio astronómico que se paga[28]. Una larga fila de oficinas de los vapores y del ferrocarril se extiende a los dos lados de la plaza polvorienta, en cuyo centro hay un pequeño cerco de verdor y una bonita fuente.

Hay algunas casitas de agradable aspecto, ocupadas por los empleados y sus familias, además de la cuota usual de "los pobres" viviendo en chozas; también un gran número de salas de juego, en proporción bastante grande respecto a la pequeñez de la población, y todo lleno de tierra y legiones de pulgas y moscas. Pese a todo, este es el balneario del sur del Perú, que en ciertas épocas del año está atiborrado de la *créme* en busca de salud y placer.

Una mañana yo había subido la colina, con arena hasta los tobillos y cada grano con su pulga correspondiente, para ver mejor la iglesia de Mollendo. Otro ejemplo de cómo a la distancia la vista se vuelve encantadora. Los tablones que componen las paredes de madera no están superpuestos como en el norte, y todo el conjunto está cubierto de calamina como un caparazón grande y vacío. Está toda pintada de blanco con dos pretenciosas torres, también hechas de madera, que contribuyen a darle esa apariencia imponente cuando se contempla a lo lejos. Adentro miles de rosas de papel adornan las columnas, y también dispuestas en guirnaldas a lo largo de las paredes y suspendidas de las desnudas

28. Uno de ellos se llamaba Hotel 4 de Julio (Armas Asín, op. cit., tomo I, p. 148).



vigas del techo habían servido sin duda de adorno en las celebraciones por el reciente mes de María, y junto a las usuales imágenes coloridas había muchas mujeres de rodillas, con su mantilla, esperando su turno para el confesionario.

Hablando de la confesión, me viene a la mente la revelación de un católico peruano amigo mío: "Yo no sé cómo sea la verdad, solo digo lo que me han contado". Como todo el mundo sabe, el altar de la penitencia es una pequeña casilla de madera colocada en alguna esquina oscura de la iglesia, con una silla dentro para el reverendo y una cortina delante que lo esconde de las miradas, mientras él puede con facilidad echar un vistazo a la congregación. A un lado del confesionario hay una pequeña ventana cubierta con una rejilla a través de la cual puede escuchar todas las confidencias susurradas por las personas de rodillas al otro lado, y también puede conversar con la penitente que escucha con atención sin que nadie más pueda oír nada. Debajo de la rejilla hay un pequeño taburete de madera de unas 6 pulgadas de altura llamado "tablilla", sobre la cual la penitente extiende una alfombrilla o un pellón que trae siempre a la iglesia, y en esa posición arrodillada, con los labios cerca de las orejas del sacerdote tras la rejilla, descarga los más recónditos secretos de su corazón.

Dudo que unas mujeres tan devotas pudieran hallarse en ningún otro país del mundo. En todas partes de Sudamérica, sin importar las inclemencias del clima, batallones de mujeres visitan alguna de las numerosas iglesias todos los días del año, y consideran su más preciado privilegio realizar sus actos de devoción antes del desayuno. A las cinco y media de la mañana, llueva o truene, las campanas hacen sonar su invitación a la misa matutina y nunca en vano. Las confesiones, por regla general, no tienen lugar hasta el término de la misa, y a menudo sucede que el número de penitentes ansiosas por tener una charla con el padre es tan grande que la tablilla se vuelve un minúsculo campo de batalla. Para esto, las adorables criaturas van preparadas y aceptan sus lesiones como una parte de la penitencia por el amor de Dios. Puede darse el caso de que el cura se incline por favorecer a una señora en particular en la muchedumbre de devotas, debido a que su delicado estado de salud o por alguna otra razón que le permite acercarse a la tablilla antes de las otras que habían logrado ponerse las primeras en la fila; esto sería una grave equivocación y una falta de amabilidad de su parte, si pudiera entenderse así; para la envidiosa fraternidad comenzaría inmediatamente un enfrentamiento contra aquella que fue favorecida y por medio de arteros puntapiés, pequeños rasguños, pellizcos, estirándole el pelo o pinchándole con alfileres. En este santo conflicto no se dan cuartel y ninguna muestra la menor consideración a la otra, y los arañazos y magulladuras son materia de conversación para todo el día en los distintos círculos de la sociedad, de acuerdo siempre con el número de quienes hubieran tomado parte en esta pía contienda. El reverendo no puede ser que ignore lo que está ocurriendo, pero parece que cuanto más arduo es el forcejeo y más numerosas las combatientes, mayor es su satisfacción interior porque evidencia el fervor religioso de las beatas y su propia popularidad entre ellas[29].

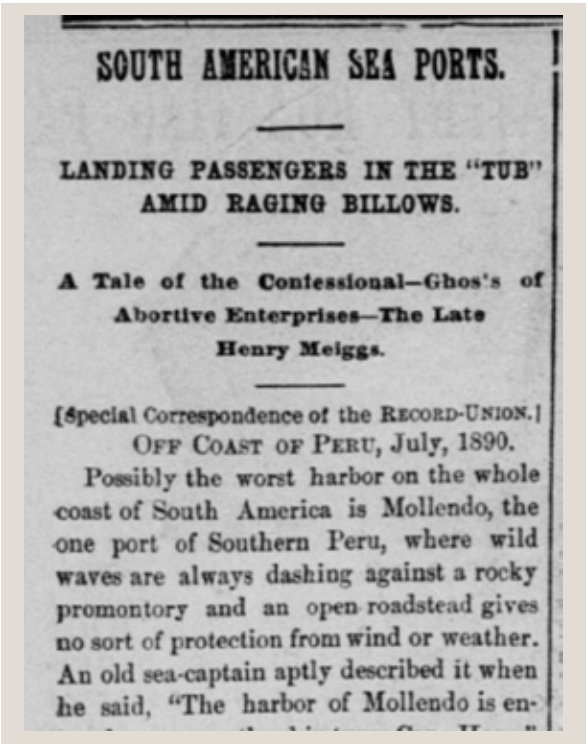
La casa de la estación del ferrocarril,

29. Esta crítica hacia el dominio que los sectores clericales ejercían sobre la vida social y en especial sobre las mujeres es asumida en el Perú por Clorinda Matto de Turner. Carolina Freire de James o Teresa González de Fanning promovieron la educación de las mujeres como una vía fundamental de civilización para el progreso de las sociedades y la felicidad de las familias. También ejercen el periodismo y la literatura mujeres educadas cercanas a la Iglesia católica, como María Nieves de Bustamante (1871-1947), que defendieron el papel educador y la ayuda social prestada por las instituciones religiosas. Ver DENEGRI, Ana María. El abanico y la cigarrera. La primera generación de mujeres ilustradas en el Perú. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Flora Tristán. 1996.



Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)

que por cortesía de la compañía estaba a nuestra disposición los pocos días que nos vimos obligadas a permanecer en Mollendo a la espera de un vapor hacia el sur, es una casa amplia de un solo piso de buena construcción que tiene un bonito jardín interior y está rodeado de árboles llenos de flores y arbustos. Ocupa un lugar encantador en una elevación que mira a la plaza y domina una buena extensión del océano azul, mientras que desde la terraza llena de rosas y su florido patio se escucha la música melancólica de las grandes olas que suenan sin cesar. Esta hermosa vivienda, sin embargo, que por varios años ha sido habitada por un empleado de mediana edad, tiene una historia extraña y triste. Fue construida por el señor John Thorndyke, el hombre del ferrocarril, un bostoniano que estaba en la cumbre de su poder en estas regiones y quiso diseñarla a su gusto para que fuera su propia vivienda[30].



SOUTH AMERICAN SEA PORTS.

LANDING PASSENGERS IN THE "TUB" AMID RAGING BILLOWS.

A Tale of the Confessional—Ghos's of Abortive Enterprises—The Late Henry Meiggs.

[Special Correspondence of the RECORD-UNION.]

OFF COAST OF PERU, July, 1890.

Possibly the worst harbor on the whole coast of South America is Mollendo, the one port of Southern Peru, where wild waves are always dashing against a rocky promontory and an open roadstead gives no sort of protection from wind or weather. An old sea-captain aptly described it when he said, "The harbor of Mollendo is en-

Nota sobre Mollendo enviada por Fannie B. Ward.

En el gran salón comedor tiene hermosos aparadores y un elegante servicio de mesa; el salón y las numerosas habitaciones son amplios, ventilados y bien orientados, y todas las ventanas están siempre abiertas, al estilo francés, dan al corredor que rodea la casa. Aunque estuvo vacía mucho tiempo, todas las estancias están impecablemente bien mantenidas, tan limpias como un buque de la marina, gracias a un anciano empleado que la ha tenido a cargo por muchos años y que, confidencialmente, espera todavía que regrese "don Juan", tal como afectuosamente llama a su primer empleador. Lo tuvo siempre con él durante los días en que él subía y bajaba a lo largo de la ruta demostrando una excesiva prepotencia; fue separado hace ya un largo tiempo del ferrocarril, por cambios en la gerencia de la línea, y no se ha acercado a Mollendo por ocho años ni tampoco estaría muy complacido en regresar. Sin embargo, todo se conserva así como si fuese a regresar en cualquier momento. Las jardineras llenas de flores se ven muy cuidadas a lo largo del corredor, las ventanas se limpian todos los días y cada pulgada de la baranda y del piso son restregados para mantenerlos brillantes y tan blancos como la nieve. Mientras tanto adentro las alfombras se han descolorido, las polillas han devorado los colgantes color escarlata y el tiempo ha vuelto canoso el cabello del anciano sirviente, aunque no ha podido abatir su indesmayable devoción. De hecho, se ha vuelto idiota con el asunto de su amado "don Juan", y como si fuera

30. El ingeniero John Larkin Thorndike vino al Perú contratado por Enrique Meiggs para la construcción de los ferrocarrilles y permaneció en el Perú como administrador del ferrocarril del sur. Lo menciona también Ward en uno de sus reportes sobre el lago Titicaca y la ciudad de Puno: "el señor John Thorndyke, un reconocido americano, conectó el lago con el océano por medio del ferrocarril que cruza el Perú". WARD, Fannie B. Crossing Lake Titicaca. En: Sacramento Daily Record Union. 4 de octubre de 1890, p. 3.



el trasunto masculino de Mariana, en el granero del pantano, es un "estar cansado", porque "él no llega"[31].

Su propia esposa, por no soportar el aire de Mollendo, se marchó hace mucho tiempo a vivir con su hija y su familia a Arequipa, pero ni siquiera para asistir a su sepelio podrían alejar al viejo un solo día de la casa, porque el señor lo dejó a cargo. Cuando el Gobierno intervino el ferrocarril hace ya un tiempo y con ello requisaron también esta casa junto a todas las demás propiedades, el empleado se rehusó a entregar las llaves y las hubiera defendido hasta con su propia vida de ser necesario[32]. Nombraron a un nuevo mayordomo, pero el viejo se mantuvo ahí, no importa las veces que le recriminaban su actitud ni la falta de salario, hasta que todo el mundo aceptó como algo normal esta extraña situación, y ya se le considera una parte más de la casa.

Las noches en esta casa desierta son un poco horripilantes a la luz errática y clarísima de la luna y con el sonar incansable del océano tan cerca. Fantasmas de conspiraciones frustradas y funestas ambiciones parecen merodear por las estancias, acechando en las habitaciones vacías y escondiéndose en las rojas y apolilladas colgaduras. En las paredes silenciosas hay retratos de los hermanos Meiggs, que una vez fueron aquí los reyes del ferrocarril, ambos ya difuntos. De Enrique Meiggs, el mayor y más famoso de los hermanos, todo el mundo ha oído algo desde que Bret Harte ha escrito sobre él[33] y Mark Twain se basó en su figura para elaborar un relato[34]. Por años formó también parte de la historia de este país. Hace menos de 30 años era socio de Ralston, el banquero californiano[35] y un amigo cercano de los senadores Sharon, Flood, Mackey, O'Brien y el resto de los pioneros californianos cuyos méritos se remontaban a los días del año 49[36]. Bajo el impulso de la tentación cometió diversos fraudes en San Francisco, y cuando el delito se descubrió, con toda tranquilidad se dirigió a la bahía, subió a la cubierta de un velero, lo compró al contado y se fue navegando en busca de nuevos pastos. Llegó al Perú trayendo consigo gran parte de su fortuna y toda su irresistible energía. Y las aplicó a las dificultades en las que este país estaba enfrascado y las superó. Envió dinero a California para reembolsar con intereses lo que había defraudado con sus fechorías, pero nunca regresó, finalmente y murió aquí, como uno de los hombres más ricos e influyentes de la costa oeste.

Dice un joven escritor sobre este asunto: "Poco más que hace un cuarto de siglo, un hombre desconocido, un fugitivo de la justicia llegó al puerto del Callao y apareció entre los hispanos así como Manco Cápac mismo Adán y Ciston entre los incas se apareció a los indios dos mil años antes. Así como el misterioso Cápac enseñó a esas poblaciones primeras el conocimiento

31 Ward alude al poema de Alfred Tennyson "Mariana in the Moated Grange" (1830), donde se describe el tópico de la soledad en términos románticos. El ser amado no regresa y la protagonista expresa el lamento y el deseo de morir: "She said, 'I am aweary, aweary, / I could that I were dead!'" ["Ella dice: 'Estoy cansada, cansada. ¡Ojalá ya estuviese muerta!'"].

32. Luego de terminada la Guerra del Pacífico, el Gobierno del mariscal Cáceres intervino los ferrocarriles nombrando a Enrique Caravedo director de Gobierno sobre los ferrocarriles del sur y luego, en 1887, ascendiéndolo a ministro de Gobierno, Policía y Obras Públicas. Thorndyke se defendió publicando un folleto en que respondía a las decisiones del Gobierno, pero no tuvo éxito en sus demandas. Finalmente, en 1890 el Gobierno de Cáceres firmó el contrato Grace, por el cual los tenedores de bonos de la deuda peruana se hacían cargo de todos los ferrocarriles a través de la empresa Peruvian Corporation.

33. Bret Harte (1836-1902), escritor norteamericano, director de la revista Overland Monthly y autor de Bocetos californianos (1869). Alude al embarcadero de Meiggs en su poema "North Beach" (1872).

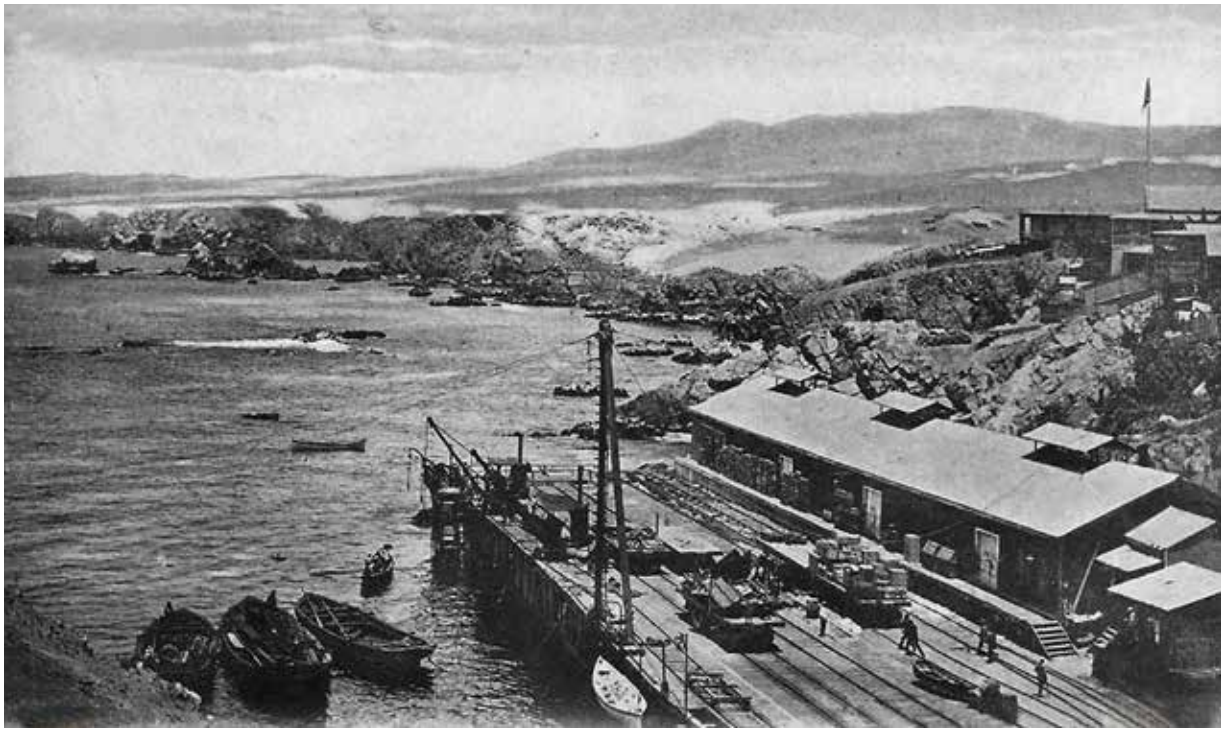
34. Samuel Langhorne Clemens (1835-1910), mejor conocido bajo su seudónimo de Mark Twain, fue un escritor norteamericano autor de famosas novelas como Las aventuras de Huckleberry Finn (1884).

35. William C. Ralston fundó en 1864 el Banco de California.

36. Hace referencia a varios protagonistas de la fiebre del oro desatada en California en 1849. Todas estas referencias e incluso frases literales las toma Ward del libro del comisionado William E. Curtis, The capitals of Spanish America. Nueva York: Harper & Brothers, 1888, p. 402.



Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)



Muelle norte, Mollendo 1900. Foto Facebook: Mollendo antiguo.

de la agricultura y de las artes mecánicas, este desconocido hombre enseñó a sus descendientes a construir ferrocarriles y hoy representa el ideal del emprendimiento norteamericano y el genio de la ingeniería. Este hombre comprometió al Gobierno con una deuda que jamás podrá pagar, pero entregó los fundamentos de un sistema de desarrollo interno que hoy trae riqueza a esa gran república. De Ecuador a Patagonia, a través del Perú, Bolivia y Chile, las inversiones de Meiggs se extendieron con el resultado de una serie de ferrocarriles que, en ángulo recto a la costa, conectan el interior del país con los puertos marítimos, y dan a las minas de las montañas, a los depósitos de nitrato, a las haciendas y trapiches azucareros y las demás producciones salidas fáciles al océano. Casi cada puerto en el lado occidental del continente tiene su pequeño tren de 20 a 250 millas de largo. Algunos de ellos alcanzan el corazón de los Andes y todos son arterias del comercio, haciendo provechosas propiedades de lo que de otro modo serían tierras improductivas.

De Mollendo a Valparaíso, la costa es un panorama de desolación por más de mil millas: una sucesión de colinas desoladas e inhóspitas sin siquiera un retazo de vegetación. Por un lado el magnífico océano Pacífico empuja sus grandes olas a lo largo de casi medio mundo tan regular y constante como el latido del pulso humano, mientras que al otro lado se levantan los Andes impenetrables, en una muralla cuya altura promedio alcanza los 15 000 pies, aunque algunos picos nevados superan los 22 000 pies sobre el nivel del mar. Entre el océano y las montañas hay una franja de entre 20 y 50 millas que ningún río atraviesa y donde jamás llueve. Toda el agua usada por la gente se saca del océano, y así se emplea para trabajos mecánicos en su



estado natural, con gran detrimento de la maquinaria, y la que es para beber debe ser condensada en máquinas de vapor y así se le quita la sal. No hay ninguna quebrada ni manantial en toda esa distancia y el agua potable es un artículo de lujo como la carne y la leche, con un costo aproximado de siete centavos el galón.

Al norte de Mollendo, hasta la altura de Pisco, una está siempre a la vista de la costa y a veces el vapor va casi pegado a ella. El país todavía conserva su aspecto desértico, con la única interrupción del pequeño pero productivo valle de Cañete, mientras las montañas de la cordillera occidental llenan el horizonte hacia el oriente y de cuando en cuando se ven algunas cumbres nevadas de la gran cadena central. En Pisco un torrente del mismo nombre baja ruidoso hasta el mar a través de un valle literalmente morado por los viñedos. Enfrente de este valle se alzan las altas y rocosas islas de Chincha, famosas por sus depósitos de guano, que por muchos años fueron la principal fuente de ingresos del Perú.

Más allá de Pisco otra vez los desolados y silenciosos médanos se asoman al océano a penas con cierta altura como para llamarlos colinas, y es que son solo los bordes rotos de una alta planicie desértica, recortada por el mar y batida constantemente por los vientos. Uno o dos pequeños ríos socaban este elevado desierto, pero sus cauces son apenas unos cañones en que no hay en ningún lado espacios de tierra útil para cultivarlos. Unas pocas poblaciones o caseríos se asientan al pie de la cordillera, entre 60 y 100 millas tierra adentro, donde las quebradas alimentadas por la nieve de los Andes emergen perennes de las montañas en cantidad suficiente para ser rápidamente absorbidas por las arenas sedientas.

Parecería como que esta gran cadena de montañas que se extiende desde Patagonia hasta Panamá forma la columna vertebral del hemisferio, conectándose con la Sierra Madre de México y más allá hacia el norte con las Rocosas. Los Andes son varias cadenas laterales y bajas que corren por lo general paralelas a la gran cordillera. La palabra castellana *sierra* se emplea para designar el relieve o las líneas irregulares de montañas que se extienden desde los Andes propiamente dichos hacia el llano o desierto costero.

Un celebrado profesor, que hizo este mismo viaje hace muchos años, refiere su primera impresión de estas alturas de los Andes como sigue: "Miramos con inexplicable interés hacia las altas montañas que se extendían delante de nosotros, la sucesión de cumbres nubladas cada vez más altas y misteriosas y resulta maravilloso ver qué prodigio de rocas y quebradas, qué ruinas de ancianas grandezas humanas se ocultan allí y cuál sería nuestra sensación cuando, tras muchos días de un viaje difícil y frías noches a la intemperie, nos encontramos a la sombra de sus desconocidos secretos. Para alguien que ha leído y escrito tanto sobre el Perú y sobre el poder y memoria del Imperio inca, y para quien un viaje al centro de su civilización había sido el sueño de toda su vida, este momento a las puertas de la tierra prometida y la realización de este deseo que había sido apenas concebido más que nada para asumir las ansias de una esperanza, inspira solemnes sentimientos de honor y responsabilidad, por encima incluso del entusiasmo y la fantasía"[37].

37. Está citando una obra del arqueólogo norteamericano Ephraim George Squier (1821-1888), explorador y arqueólogo norteamericano, comisionado por el Presidente Lincoln para reconocer la posibilidad de abrir un ferrocarril para llegar al Amazonas por el valle del Urubamba. Recogió sus experiencias en el Peru en *Incidents of travel and exploration in the land of the Incas (1877)*. Ward cita las pp. 228-229.



Un puerto del sur. Mollendo en un reporte de Fannie B. Ward (1890)

Bibliografía

- ARMAS ASÍN, Fernando. *Una historia del turismo en el Perú*. El Estado, los visitantes y los empresarios (1800-2000). Lima: Universidad San Martín de Porres. 2018.
- ARRIZABALAGA, Carlos. En ruta al Cusco. Tres reportajes de Fannie B. Ward para la prensa norteamericana (1891). 2012. En: *Allpanchis*, nro. 80, pp. 151-207.
- ARRIZABALAGA, Carlos. Luna y desolación de Paita. La contaminación en la provincia litoral a inicios del siglo XX. 2017. En: *Revista de la Marina*, año 110, nro. 2, pp. 45-63.
- ARRIZABALAGA, Carlos. Callao en 1890. Un reporte de Fannie B. Ward. 2019. En: *Revista de Marina*, nro. 112 (1), pp. 4-21.
- BELAUNDE, Víctor Andrés. *Arequipa de mi infancia. Memorias. Primera parte*. Lima: Lumen. 1960.
- CLAYTON, Lawrence A. *Estados Unidos y el Perú: 1800-1995*. Lima: Instituto Peruano de Economía Social de Mercado y Centro de Estudios Internacionales. 2002.
- CURTIS, William Eleroy. *The capitals of Spanish America*. Nueva York: Harper & Brothers. 1888.
- CONTRERAS, Carlos. *La economía pública en el Perú después del guano y del salitre. Crisis fiscal y élites económicas durante su primer siglo independiente*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2012.
- CONTRERAS, Carlos y CUETO, Marcos. *Historia del Perú contemporáneo*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos, Pontificia Universidad Católica del Perú y Universidad del Pacífico. 2013.
- DÁVALOS Y LISSÓN, Pedro. *La primera centuria: causas geográficas, políticas y económicas que han detenido el progreso moral y material del Perú en el primer siglo de su vida independiente*. Lima: Librería e Imprenta Gil. 1922.
- DENEGRI, Ana María. *El abanico y la cigarrera. La primera generación de mujeres ilustradas en el Perú*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos y Flora Tristán. 1996
- FAHS, Alice. *Out on assignment: Newspaper women and the making of modern public space*. North Carolina: University of North Carolina Press. 2011.
- GUARDIA, Sara B. Prólogo. En Sara B. Guardia (Ed.), *Viajeras entre dos mundos*. Dourados (Brasil): Universidade Federal da Grande Dourados. 2012.
- JACOBSEN, Nils. Ciclos cambiantes de materias primas, internacionalización limitada y productividad restringida: La economía del sur peruano, 1821-1932. En: Martín Monsalve (Ed.), *Historia económica del sur peruano. Lanas, minas y aguardientes en el espacio regional*. Lima: Banco Central de Reserva del Perú e Instituto de Estudios Peruanos. 2019.
- MEZA, Mario y CONDORI, Víctor. *Historia mínima de Arequipa*. Desde los primeros pobladores hasta el presente. Lima: Instituto de Estudios Peruanos. 2018.
- NÚÑEZ, Estuardo. *Viajeros hispanoamericanos: temas continentales*. Caracas: Biblioteca Ayacucho. 1989.
- PEASE G. Y., Franklin. *Breve historia económica del Perú*. Lima: Fondo de Cultura Económica. 1995.
- PRATT, Mary Louise. *Imperial eyes. Travel writing and transculturation*. Londres: Routledge. 1992.