



Historia y patrimonio monumental. El Castillo Forga de Mollendo¹

Artículos originales: HISTORIA

Recibido: 06/08/2021

Aprobado: 16/10/2021

Publicado: 11/05/2022

Virgilio Freddy Cabanillas Delgadillo
Universidad Nacional Mayor de San Marcos
vcabanillasd@unmsm.edu.pe

RESUMEN

Este artículo está dedicado a un monumento símbolo de la ciudad de Mollendo, el castillo de José Miguel Forga. El edificio es Patrimonio de la Nación y se encuentra bastante deteriorado por el tiempo, la incuria y el vandalismo. Es un tema de actualidad para la problemática patrimonial, debido a que los mollendinos se han propuesto restaurarlo y ponerlo en valor. Para contextualizar el monumento recurrimos a diversas fuentes que permiten reconstruir la historia de Mollendo, además del reconocimiento *in situ* de la ciudad, el Castillo Forga y los edificios relacionados.

PALABRAS CLAVE: Historia local - Patrimonio Monumental - Interpretación del Patrimonio – Arquitectura peruana

History and monumental cultural heritage. The Forga Castle of Mollendo

ABSTRACT

This article is dedicated to a monument and symbol of the city of Mollendo, the castle of Jose Miguel Forga. The building is a National Cultural Heritage and is quite damaged by time, neglect and vandalism. Its condition is a current issue for the patrimonial problematic, due to the fact that the people of Mollendo are determined to restore it and enhance its value. In order to place the monument in context, we used diverse sources that allow us to reconstruct the history of Mollendo, in addition to the *in situ* recognition of the city, the Forga Castle, and the related buildings.

KEYWORDS: Local History - Monumental Cultural Heritage - Heritage Interpretation - Peruvian Architecture

¹ Agradecemos las informaciones facilitadas por los investigadores Enrique Chávez Jara en Mollendo y José Renato Ballón en Arequipa.

Para remontarnos al pasado portuario de la costa arequipeña, iniciaremos con el geógrafo español del siglo XVII Antonio Vázquez de Espinoza, que en su *Compendio y descripción de las Indias Occidentales* menciona a Hily (Islay) como el principal puerto de Arequipa y destaca el uso de las lomas cercanas para el pastoreo (1948: 463 y 468).

En tiempos republicanos tenemos los testimonios de viajeros del siglo XIX como Flora Tristán y Paul Marcoy. Ambos coinciden en resaltar tanto la aridez de la zona como la importancia de Islay.

Leemos en el relato de Tristán:

Me ha referido don Justo, el director del correo, que cuando se estableció en aquel lugar sólo había tres chozas y un gran hangar en donde se instaló la Aduana. Después de seis años [...] Islay tenía de 1000 a 1200 habitantes, por lo menos. La mayoría de las casas, construidas con caña, no están enladrilladas, pero hay algunas muy bonitas, hechas de madera, que tienen elegantes ventanas y el suelo entablado [...] La aduana es una construcción de madera muy grande. (2003: 138)

Por su parte, Marcoy anota el número de embarcaciones que arribaban a Islay en los años cuarenta:

[...] Todos los años, unos cuarenta buques, procedentes de Europa o de América del Norte y fletados para Valparaíso y puertos intermedios, navegan a lo largo del litoral y efectúan una corta escala en Islay para recoger los productos del interior con que se les espera. (2001: 53)

En 1865 Mariano Felipe Paz Soldán publicó en París su monumental *Atlas geográfico del Perú*. La obra cartográfica más importante de nuestro país decimonónico contiene 68 láminas y abundante información de diversa índole. En dicha obra tanto Islay como

Mollendo aparecen mencionados como puertos. Paz Soldán incluye un croquis del trazo «probable» del ferrocarril entre la ciudad de Arequipa y la costa, debido a que ese tiempo dicha vía de comunicación era un proyecto.

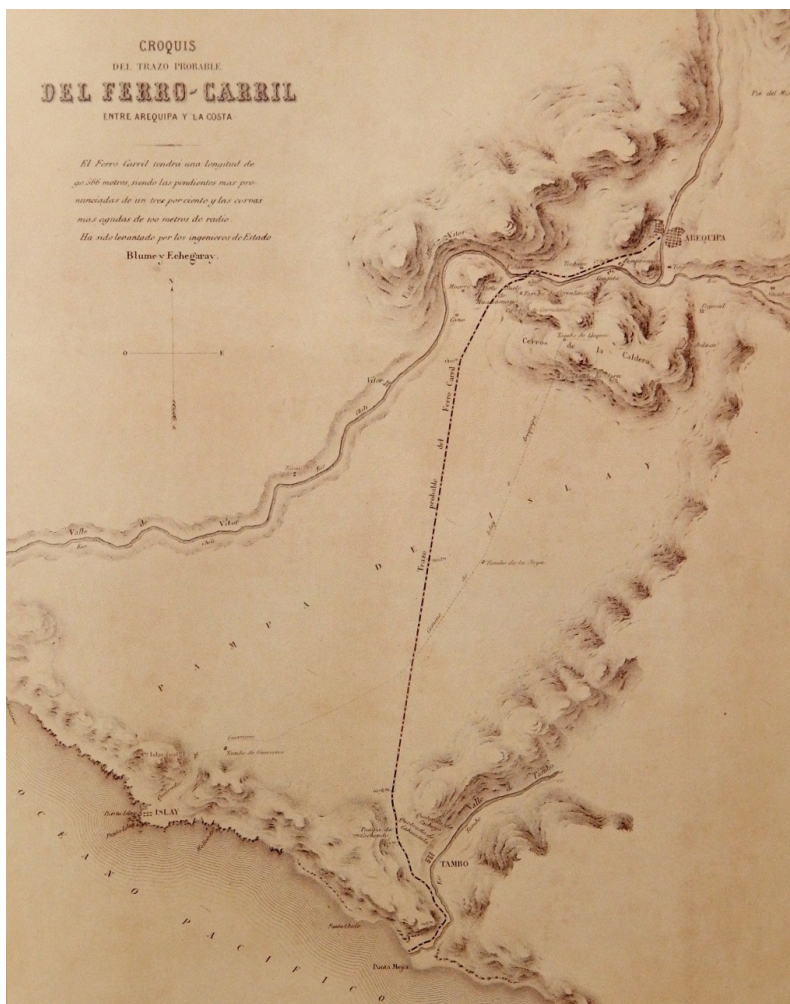


Figura 1. Mariano Felipe Paz Soldán. *Atlas geográfico del Perú* (1865). PL XL.

Mollendo, puerto bravo

Inmortalizado como Puerto Bravo en el vals de Salvador Quintana Valdivia, el nombre alude al valor de los molendinos y a las durezas y riesgos del trabajo portuario.

A partir de 1871, con la inauguración del ferrocarril a Arequipa, Mollendo adquiere notable importancia para la costa sur peruana. La obra fue realizada por el empresario norteamericano Enrique Meiggs. Basadre sintetiza el proceso:

Antes de esta vía férrea y de las que enseguida construyó Meiggs, existían en el Perú la de Lima al Callao y a Chorrillos, de Arica a Tacna, de Salaverry a Trujillo y de Iquique a la Noria. Todas fueron obras de empresas privadas y no tropezaron con dificultades por el plano terreno de la costa. Meiggs inauguró un género distinto de empresas: de colosales proporciones, vencedoras de obstáculos inmensos y con injerencia directa del Estado. [...] Cinco meses antes del plazo señalado, el 1° de enero de 1871, fue inaugurado el ferrocarril de Mollendo a Arequipa. Con el objeto de celebrar este acontecimiento se realizaron fiestas, más lujosas que el baile de La Victoria, entre el 27 de diciembre de 1870 y el 10 de enero de 1871. (2000: 48 y 50)

La nueva vía de comunicación permitió el crecimiento de la ciudad y se edificaron notables edificios como la estación del ferrocarril. Como testimonio físico se conservan la locomotora denominada «Mollendina» y un coche de pasajeros, ambos declarados Patrimonio Cultural de la Nación.

En cuanto al puerto, los viajeros anotaban la curiosa manera de desembarcar pasajeros y bultos en el puerto arequipeño, por medio del llamado «trapecio». Tal como lo relata el diplomático belga Conde Charles d'Ursel, en su obra *Sudamérica*, publicada en París el año que inició la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia:

¡Habíamos desembarcado en Mollendo por medio de un trapecio! Cualquiera que sea la originalidad de este medio de tocar tierra, es el único empleado en este puerto peruano. Y es así simplemente porque el estado del mar en este lugar no permite casi nunca de hacer atracar las embarcaciones al muelle, entonces se decidió de detenerlas a algunos metros de tierra firme; de ahí se lanza un trapecio al cual cinco o seis viajeros cada vez se aferran como un racimo humano. Por medio de un pitazo, una grúa puesta en movimiento por una máquina a vapor, nos levanta del bote y nos deposita veinte pies más arriba, en el desembarcadero. Las maletas toman el mismo camino y Dios sabe cuánto temblé por mis haberes; felizmente todo llegó en buen estado. (1879: 110)

Mollendo se iba convirtiendo en importante nudo de comunicaciones con los países vecinos, por su doble condición de asiento de instalaciones portuarias y

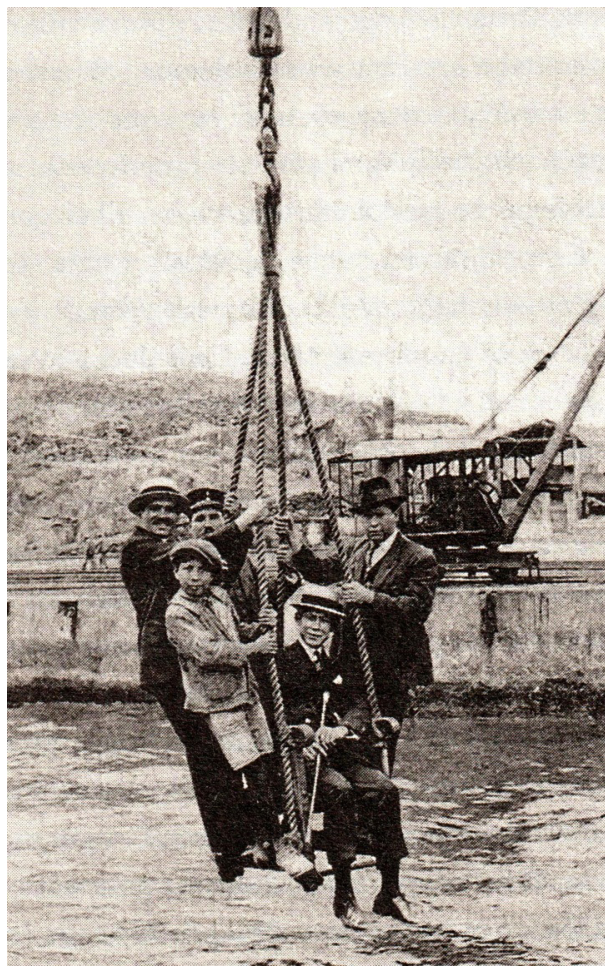


Figura II. Antigua fotografía que muestra una situación similar a la relatada por Charles d'Ursel. Archivo fotográfico de Enrique Chávez Jara.

ferrocarrileras. Sin embargo, su cielo se ensombreció al estallar la guerra de Chile contra el Perú y Bolivia.

Ahí se reunieron los primeros contingentes para partir al sur, tal como lo cuenta Andrés A. Cáceres en sus *Memorias*. En ese momento era prefecto del Cusco, comandante general del departamento y tenía a su cargo al batallón Zepita N. 2. Con dicha tropa enrumbó hacia la costa arequipeña:

Llegado que hube a Mollendo, se me ordenó unir mi batallón con el 2 de Mayo, que mandaba el coronel Manuel Suárez. Estas dos unidades constituyeron luego la segunda división, bajo el mando del coronel Belisario Suárez. En dicho puerto encontrábase ya la primera división del coronel Velarde [...].

De Mollendo emprendimos viaje por mar hacia Iquique, sin contratiempo alguno. Con las dos supradichas divisiones dióse comienzo a la formación del Ejército del Sur, para cuyo mando en jefe había sido designado el general Juan Buendía [...]. (1976: 16-17)

Pero la guerra trajo la desgracia y Mollendo fue incendiado por los invasores al mando del Cnel. Orozimbo Barbosa, el 9 de marzo de 1880. Respecto de este terrible suceso, conviene comparar las dos versiones de la historia. El capellán chileno J. Eduardo Fabres narra en una carta (Pacocha, 15 de marzo de 1880) lo siguiente:

El incendio estaba en su mayor fuerza, la iglesia ardía completamente [...] Al día siguiente [...] el incendio aún no se había extinguido del todo pues varias casas aún ardían. Varias familias todas ellas de pobres, se habían refugiado en la plaza, en donde lloraban y pedían misericordia, pues creían que todo el pueblo iba a ser quemado, y que a ellas las iban a matar [...] la mayor parte de las casas habían sido saqueadas por los soldados del 3° de Línea [...] De estos muchos se volvieron al pueblo se emborracharon y principiaron el incendio y el saqueo. J. Eduardo Fabres. (Vásquez, 2014)

Por su lado, el Prefecto de Arequipa, Carlos Alfonso González Orbegoso, brinda en su parte oficial (17 de marzo de 1880) esta información:

[...] El aspecto que presentaba Mollendo era mucho más desconsolador que el de Mejía. La maestranza, la estación, los almacenes del ferrocarril y toda la parte superior de la población, incluso la iglesia, por donde había principiado el incendio, estaban reducidas a cenizas y todo el material de la primera destrozado por la mina que se había hecho estallar en ella. Los chilenos se habían entregado además a los excesos más abominables y desenfrenados; se había saqueado, violado a las mujeres, robado y maltratado a muchos nacionales y extranjeros, llegando al extremo en su crápula brutal, de escarnecer y danzar en el templo con las efigies de los santos, antes de hacerlos devorar por las llamas. En Mollendo supimos por los extranjeros vecinos del lugar y por el comandante de un buque de guerra europeo, el cual se refería al ministro de guerra chileno, que las fuerzas enemigas se componían de los batallones Navales, Zapadores, 3° de línea y sesenta hombres de caballería, formando un total de

2.500 hombres, perfectamente armados con combain [...]. (Saona, 2015)

Terminada la conflagración, el Puerto Bravo -al igual que el país entero- renacería de sus cenizas, mientras Barbosa —el verdugo de Mollendo— tendría un trágico final en la guerra civil chilena de 1891.

En 1887 pasó por Mollendo y Arequipa el viajero alemán Middendorf y anotó la importancia del sistema ferrocarrilero del sur, sin dejar de mencionar los estragos de la guerra:

Aunque el ferrocarril de Mollendo a Arequipa constituye ahora un tramo del ferrocarril trasandino del sur, no fue construido como tal, sino como una línea independiente, cuyos rieles terminaban en la estación de aquella ciudad. Esta estación, situada a una distancia de más o menos 500 metros más debajo de las últimas casas de la ciudad, fue utilizada más tarde como punto de partida para la continuación del ferrocarril a la Sierra, y por eso fue ampliada considerablemente; allí se trasladaron también los talleres, instalados antes en Mollendo, y que luego fueron destruidos por los chilenos durante la guerra. La estación es un terminal, ya que en el extremo inferior, al lado de los rieles del ferrocarril que llega de la Costa, parten los rieles del trasandino. Este último se dirige primero a Puno, situado a orillas del Titicaca, y desde allí se había proyectado, por parte del Perú, prolongarlo con rumbo norte hasta el Cuzco, y se esperaba que Bolivia continuara hasta La Paz. (2015: 238)

El 10 de octubre de 1897, la villa de Mollendo fue elevada a la categoría de ciudad por el gobierno de Nicolás de Piérola.

A inicios del siglo XX la importancia del puerto es resaltada en publicaciones internacionales dirigidas a comerciantes y viajeros del mundo. Mollendo era una localidad estratégica para las comunicaciones y negocios con todo el sur peruano, el norte de Chile, Bolivia e incluso Argentina. En 1908 Marie Robinson Wright se refería al Ferrocarril del Sur, el puerto y el acueducto para el agua potable, con estas palabras:

Mollendo, la estación terminal del ferrocarril, es una de las ciudades más importantes de la costa meridional. Como está situada en la región árida, se abastece de agua de la sierra, a ochenta y cinco

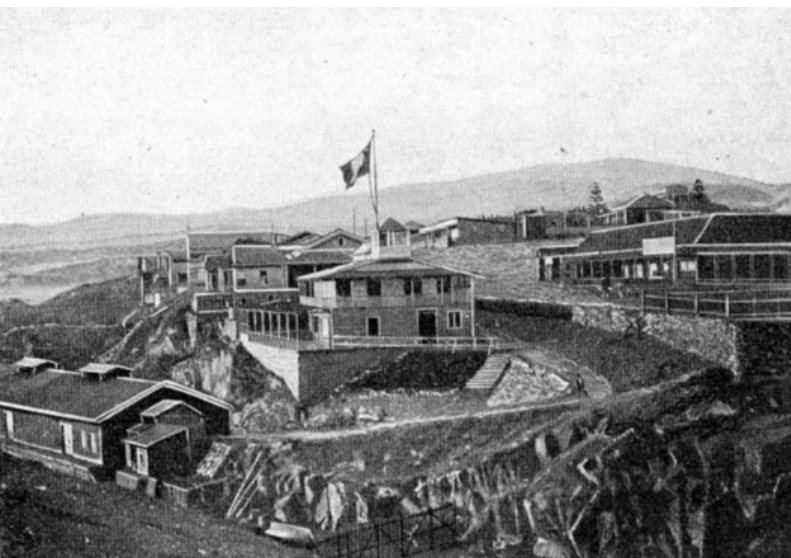


Figura III. Ciudad de Mollendo. Carlos Cisneros. *Atlas del Perú*. Lima: Gil, 1904.

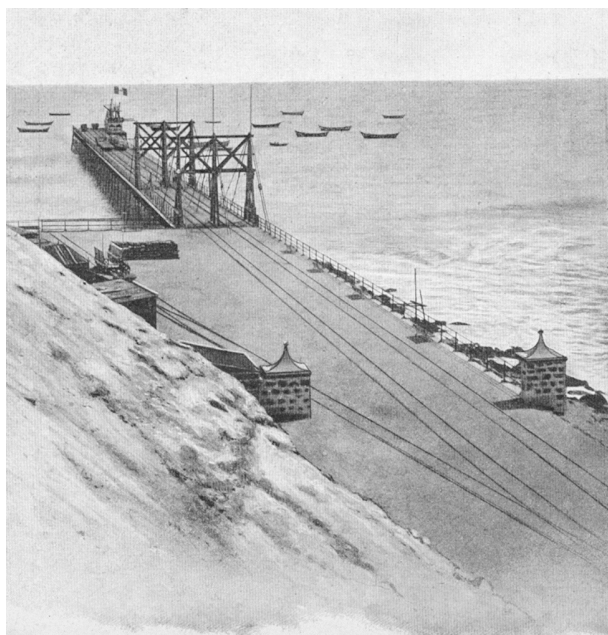


Figura IV. Muelle del puerto de Mollendo. Carlos Cisneros. *Atlas del Perú*. Lima: Gil, 1904.

millas distantes, por medio de un acueducto del cual se obtienen diariamente medio millón de galones. Se dice que este es el acueducto de hierro más grande del mundo.

Todos los buques que trafican en la costa occidental tocan en el puerto y es la principal salida para una extensa región del Perú y del Noroeste de Bolivia. (2006: 13).

Desgraciadamente, una vez más el fuego consumió parte de la ciudad. Traemos a colación un fragmento de la información brindada por El Pueblo, acerca del incendio del 2 de abril de 1912:

[...] Cumplimos con dar al público noticia de la gran catástrofe ocurrida esta mañana en Mollendo, esperando conseguir para más tarde, detalles que por el momento ha sido imposible conseguir.

A las dos de la mañana de hoy, más o menos, se inició un incendio que en pocas horas ha consumido una muy valiosa parte de la población.

El fuego comenzó en el interior de una de las tiendas de la calle del Comercio, parece que la Yannacone o Appiani, extendiéndose de allí rápidamente a toda esa manzana [...]

Entre los edificios quemados, los principales son los siguientes: Hotel «4 de julio», «Hotel Central», Banco Perú y Londres, Banco Italiano, las tres boticas, dos casas de la señora Vda. de Dorich, Agencias de Méndez y Donelly de Arispe y Benavides, de Cazorla hermanos, las oficinas del Correo y de los telégrafos del Estado, establecimientos de Yanacone, de Frachesqui, de Cavallero y muchos otros, casa y tienda del señor coronel Pedro Franco, casa del señor Juan José Reynoso, tienda del señor Luis M., de la Nava, imprenta de «El Puerto», zapatería de don Tomas Holguín, casa del Dr., José S., de Rivera y muchas otras casas particulares y establecimientos de comercio. (Nicoli, 2017: 38-39)

Para contrarrestar los efectos del incendio, el Estado socorrió económicamente a los damnificados. Mediante Ley N. 1882² se dispuso de 6000 libras oro para su distribución oportuna y equitativa. Para el caso se estableció una junta integrada por el subprefecto, el alcalde, el juez de primera instancia, el administrador de la aduana, el capitán de puerto, el director de Beneficencia y el presidente de la Sociedad de Artesanos de Mollendo.

El Puerto Bravo se volvió a recuperar, para jugar un papel fundamental en el auge de la exportación de lanas alto andinas a Inglaterra, hasta 1930 aproximadamente.

En 1924, César Novoa en su *Monografía del departamento de Arequipa*, destaca la importancia de

2 Archivo Digital de la Legislación del Perú: <https://leyes.congreso.gob.pe/Inicio.aspx>

Mollendo, pero anuncia también, la futura habilitación de Matarani:

El puerto y rada de Mollendo son azotados, con frecuencia, por grandes bravesas de mar, que imposibilitan todo movimiento; por eso hay el proyecto de habilitar la próxima caleta de Matarani, de aguas muy tranquilas. El comercio por el puerto de Mollendo es bastante considerable, por servir no solo a la región del Sur del Perú, sino también a parte de la república de Bolivia.

[...] El puerto mayor de Mollendo cuenta con unos 10,000 habitantes; está en pleno progreso constructivo y es asiento de un gran comercio. Está unido por F.C. a la capital y hacia todos los departamentos del Sur peruano. (2008: 79)

En 1938, Howell Davies insistía en la importancia de Mollendo para el sur del Perú y Bolivia:

Mollendo, el terminal del Ferrocarril del Sur, es el puerto de Arequipa (107 millas) y la principal puerta de acceso a Bolivia. Las facilidades portuarias son buenas; la población no es imponente por su apariencia. Población, 10,000. Principal producto de exportación, lana.

Los pasajeros que navegan con rumbo al sur y están deseosos de conocer el interior del Perú y Bolivia, hacen bien al desembarcar en Mollendo y continuar, vía el lago Titicaca, a La Paz, la capital de Bolivia, desde donde pueden regresar a la costa del Pacífico (a Mollendo, Arica o Antofagasta). O continuar hasta Buenos Aires. (2008: 23).

Arquitectura de Mollendo

Mollendo tiene una de las muestras más importantes de arquitectura republicana de la costa peruana. Construcciones de fines del siglo XIX y de las primeras décadas del siglo XX conforman un corpus que merece ser recuperado en su integridad.

Destacan los edificios de madera, los balcones corridos, los techos a dos aguas. En otros casos se puede apreciar el uso de estructuras de metal, así como la irrupción del concreto. Los estilos varían, destacando lo neoclásico y lo ecléctico.

El contexto arquitectónico de la Plaza Bolognesi cuenta con varias edificaciones notables, especialmente en la Calle del Comercio. Se caracterizan por

sus balcones de antepecho y el fino trabajo de carpintería. En esta plaza se encuentra la municipalidad provincial de Islay, de arquitectura contemporánea.

Otra plaza importante está dedicada a Miguel Grau. El contexto arquitectónico es interesante por sus balcones de antepecho, la profusión de balaustradas, los edificios de arquitectura ecléctica y las construcciones de madera como el cine teatro. Otro edificio a destacar es la Intendencia de Aduanas con su esquina ochavada. A inicios del siglo XX era una zona de alojamientos; se ubicaban ahí el Gran Hotel Oriental, el Hotel Central y el Hotel 4 de Julio. Una calle descendente (Wilson) permite bajar al edificio que fuera el Hotel Americano, así como a la antigua estación del ferrocarril.

La estación —reconstruida— es del siglo XIX y se compone de dos niveles. En el primer piso destacan las columnas metálicas y el almohadillado que sirve de robusto marco a las puertas y define las esquinas de dicha planta. En cambio, en el segundo piso, sobresale la madera empleada generosamente en cornisas, balaustrada, balcones de antepecho y marcos de puertas y ventanas. La estación se distingue a lo lejos por sus frontones triangulares. Hoy es sede del Centro Cultural y de un museo dedicado a la Cultura Chiribaya, cuya colección consiste especialmente en textiles y piezas de material orgánico.

Grata impresión causan el bien conservado Mercado Municipal San José y la Iglesia de la Inmaculada Concepción, ambas edificaciones se remontan a la década del veinte del siglo XX.



Figura V. Estación del ferrocarril. Hoy Estación Cultural Mollendo y Museo Chiribaya. A lo lejos se distingue el Castillo Forga. Fotografía: V.F.C.D.



Figura VI. Otra vista de la estación del ferrocarril. Fotografía: V.F.C.D.



Figura VII. Mercado Municipal San José. Fotografía: V.F.C.D.

El Malecón Ratti es un espacio público que se yergue sobre una masa rocosa, se remonta a 1919 y lleva el nombre del alcalde Augusto Ratti. Para su construcción se contó con el apoyo económico de las familias Arispe, Coloma Elías, Donnelly, Forga, Gibson, Golding, Gómez de la Torre, Muñoz Nájjar, Olivares, Ratti, Rowlands y Sáenz Pacheco. Aunque ha perdido parte de su entorno arquitectónico, conserva su importancia, ya que es un sitio de encuentro y un magnífico mirador para apreciar el mar, la estación del ferrocarril, las playas y a lo lejos, el castillo Forga en su peñón.

El Castillo Forga

En 1923 José Miguel Forga Selinger (1868-1940) compró en Mollendo el peñón denominado «El Polvorín» o «Miramar», ubicado al borde del mar. El empresario arequipeño gerenció la casa M. Forga e Hijos —fundada por su padre—, la cual exportaba lanas, algodón, cueros, coca, cascarilla, etc. También fue alcalde de Arequipa entre 1924 y 1926.

Entre 1924 y 1929 hizo construir su singular castillo en el peñón, diseñado por el arquitecto arequipeño Gerardo Alberto Cornejo Iriarte; el mismo autor de tres importantes edificios de la ciudad de Arequipa: la casa Forga —otra propiedad de la familia— actualmente sede del Ministerio Público (calle de La Merced 402), la Casa Corbacho (calle de La Merced 209) y la Casa Campos, hoy Hotel Posada El Castillo (pasaje Campos 105).

Un documento de 1929³ ofrece datos y planos concretos del castillo:

Linderos.- Por el Norte, la línea del ferrocarril de Mollendo a Arequipa, playa por medio; por el Sur y Oeste, el Océano; y por el Este terrenos de la Empresa del Ferrocarril.

Situación y superficie. – El terreno ocupado por la casa se halla situado fuera de los linderos de la población, sobre una gran peña que avanza hacia el mar. La superficie adquirida de la Peruvian fue de tres mil novecientos ochenta y cuatro metros cuadrados, pero junto con la nivelación que se hizo para construir la casa, se ha ganado, sobre las peñas ciento treinta y cuatro metros cuadrados, teniendo por tanto un área total de cuatro mil treinta y tres metros cuadrados. (Coloma, 2008: 32-36)

El Castillo Forga es un edificio de dos niveles; el inferior tiene como áreas principales una sala, el vestíbulo, el comedor, el oratorio, la biblioteca y un salón en forma de media luna, con una excelente vista al mar. Quedan evidencias de la cobertura decorativa de los muros.

En la segunda planta están los seis dormitorios y una terraza en forma de media luna para disfrutar

3 Víctor Rojas Romero notario público de Arequipa, tasación de la Casa de «Miramar» de Don José Miguel Forga. El documento y los planos se encuentran en la obra de Guillermo Coloma Elías. *El Castillo Forga y el ferrocarril trans-continental de Mollendo a Buenos Aires*. Lima: Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo (2008).

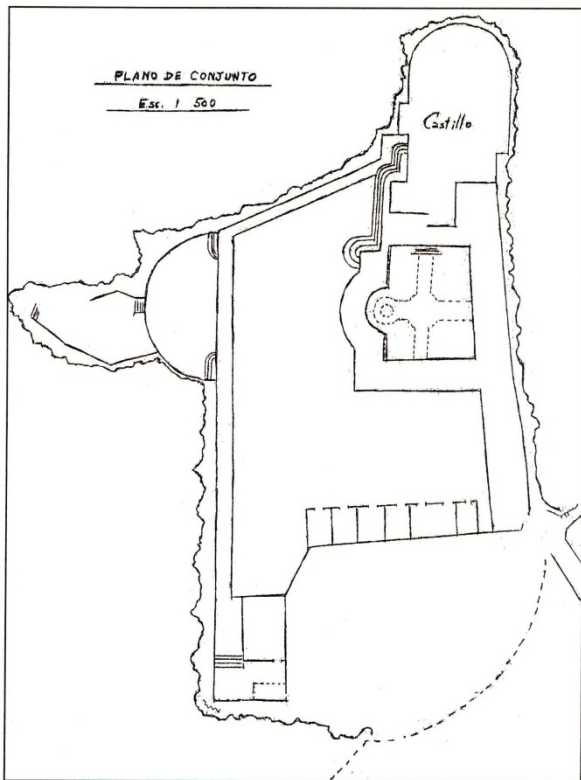


Figura VIII. Plano del conjunto.

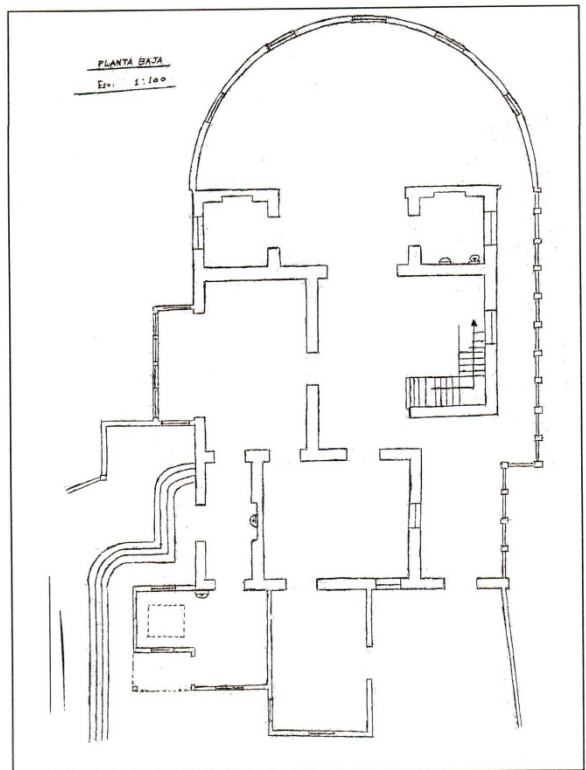


Figura IX. Planta baja del castillo.

del mar al aire libre. Se accedía por una escalera de madera hoy desaparecida.

El edificio es rematado por una sencilla torre, decorada con almenas, igual que toda la segunda planta. Una claraboya circular ubicada en la cubierta distribuye la luz hacia el centro del edificio.

Desde el exterior se aprecia una cornisa que sobresale de la cubierta de la segunda planta y otra que sirve de límite a ambas. Debajo de cada una hay una sucesión de arquillos ciegos apuntados.

Es notoria la referencia a la arquitectura medieval; todos los vanos del primer piso son arcos conopiales —en la galería de acceso tienen tracerías—, en cambio, en el segundo piso se han empleado arcos trilobulados apuntados. En ambos casos, estos arcos provienen de la arquitectura islámica y gótica. Los arcos aparecen como elementos individuales, pareados, en grupo de tres, e incluso hay una amplia arcada de quince arcos sobre pilares.

El Castillo Forga resulta un ejemplo interesante de arquitectura historicista, particularmente del Neogótico, estilo que estuvo en boga en

Latinoamérica entre el final del siglo XIX y la primera mitad del XX.

En 1931 el Sr. Forga, afectado por la crisis económica, tuvo que rematar sus bienes en Mollendo y Arequipa. Y perdió la propiedad del castillo. Trabajó como empleado de Correos en Mollendo y vivió alojado en un ambiente del castillo que había construido en sus tiempos de esplendor.

En 1934 el edificio fue comprado por doña María Isabel Frisancho y Moreyra viuda de Eguren. El año 1942 el gobierno adquirió el castillo y lo usó como base militar. Sin embargo, en 1958 lo subastó y fue adquirido por Monseñor José Leonardo Rodríguez Ballón. Dos años después pasó a ser propiedad de su hermana Rosa Rodríguez Ballón.

En 1966 la zona de los jardines se convirtió en el Monasterio Carmelitas Descalzas de San José. Posteriormente las religiosas vendieron la propiedad que pasó a ser el Hotel El Castillo.

En 1981 el castillo fue comprado por la compañía de turismo El Castillo S.R.L. formada por César Ballón Lizares y Carlos Ballón Terán.



Figura X. El Castillo Forga en su peñón. Fotografía: V.F.C.D.



Figura XI. Acceso al castillo. Fotografía: V.F.C.D.



Figura XII. Interior del castillo. Fotografía: V.F.C.D.

En 1987 el castillo es declarado Monumento Histórico (Resolución Ministerial N° 775-97-ED); lamentablemente poco después se acabaron sus años de gloria y se inició su saqueo sistemático. En medio de la indiferencia, el historiador local Enrique Chávez Jara, se dedicó a rescatar la historia del monumento.

El 2014 la empresa Kallpa Generación S.A. compró el monumento a la compañía de turismo El Castillo para donarlo a la Municipalidad Provincial de Islay. Se crea el Patronato Cultural Castillo Forga. Tres años después el Gobierno Regional de Arequipa —con el apoyo económico de la empresa Terminal Internacional del Sur Tisur S. A.— adquirió el terreno colindante al Castillo, donde estuvo el convento. Y con el inicio del proyecto «Puesta en valor del Castillo Forga», se gestó una nueva oportunidad para el monumento mollendino.

A la distancia, emergiendo de la roca y dominando la playa, se alza la figura del castillo. Lo que fue una residencia particular, es hoy el edificio icónico de toda una ciudad. Mencionado en las canciones, escenario de leyendas y cuentos; su imagen es omnipresente en restaurantes, hoteles y negocios. Junto a todo el conjunto arquitectónico de la ciudad y las tradiciones locales, el Castillo Forga integra —como pieza sobresaliente—, lo que denominamos sistema semántico-patrimonial de Mollendo. Por tanto, este monumento arquitectónico del siglo XX, espera ser recuperado y convertirse en un centro cultural para su región y el Perú.

Conclusiones

1. La trascendencia de la ciudad de Mollendo, se debe al papel que ha jugado en la historia del sur del Perú y a las características de su arquitectura, de la cual quedan importantes ejemplos.
2. El Castillo Forga es una obra que representa de manera notable un período de la historia económica y social del sur del Perú, en los años veinte del siglo pasado.
3. La privilegiada ubicación y características formales del castillo, lo convierten en un edificio importante para la historia de la arquitectura republicana, de las ciudades de Mollendo y Arequipa.
4. A pesar de que la población de Mollendo manifiesta su aprecio por el castillo; durante un largo período no tuvo protección y fue brutalmente ex-

poliado. Sin embargo, así en estado ruinoso, los mollendinos lo consideran uno de los principales atractivos turísticos de su ciudad.

Recomendación

El castillo se ha convertido en un símbolo de Mollendo y por tanto es urgente y necesaria la restauración y puesta en valor del edificio. El proyecto de convertirlo en un centro de interpretación local debe ser culminado.

Referencias

BALLÓN, José Renato (2012). *El Castillo de Mollendo. Centro de interpretación*. Arequipa.

BASADRE, Jorge (2000). *Historia de la República del Perú, 1822-1933*. Vol. 7. Lima: La República / Universidad Ricardo Palma.

CÁCERES, Andrés (1976). *Memorias de la Guerra del 79*. Redacción y notas de Julio Guerrero. Lima: Ejército Peruano (Biblioteca Militar del Oficial N. 40).

CISNEROS, Carlos (1904). *Atlas del Perú*. Lima: Gil.

COLOMA ELÍAS, Guillermo (2008). *El Castillo Forga y el ferrocarril trans-continental de Mollendo a Buenos Aires*. Lima: José Coloma (ed.) / Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ. *Archivo Digital de la Legislación del Perú*: <http://www.leyes.congreso.gob.pe/>

CHÁVEZ JARA, Enrique (1999). *Una mirada a los sucesos histórico sociales de Mollendo y la provincia de Islay*. Arequipa: Universidad Nacional San Agustín.

DAVIES, Howell (2008). *The South American handbook 1938*. En: Guillermo Coloma Elías. *El vapor japonés «Arima Maru» encallado en Mollendo en la segunda guerra mundial*. Lima: José Coloma (ed.) / Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo.

D'URSEL, Conde Charles (1879). *Sudamérica*. París. Recuperado de: <https://es.scribd.com/document/265133115/Sudamerica-Por-El-Conde-Charles-d-Ursel-1879>

JUSTO HOMENAJE A SALVADOR QUINTANA VALDIVIA. Compositor del segundo himno de Mollendo vals «Puerto Bravo» (6 de enero de 2014). *Prensa Regional Islay*, p. 17.

MARCOY, Paul (2001). *Viaje a través de América del Sur. Del océano Pacífico al océano Atlántico*. Vol. 1. Trad. Edgardo Rivera Martínez. Lima: Instituto Francés de Estudios Andinos / PUCP / BCRP / Centro Amazónico de Antropología Aplicada.

MIDDENDORF, Ernst (2015). *Perú. Observaciones y estudios del país y sus habitantes durante una permanencia de 25 años*. Vol. 3. Puno: Universidad del Altiplano, [Edición facsimilar de la primera versión en español. Lima: UNMSM, 1973. Trad. Ernesto More].

NICOLI, Pablo (2017). *Arequipa. Noticias históricas curiosas, extrañas y pintorescas de hace 100 años y más*. Arequipa: edición del autor.

NOVOA, César A. (2008). *Monografía del departamento de Arequipa (1924)*. En: Guillermo Coloma Elías. *El Castillo Forga y el ferrocarril trans-continental de Mollendo a Buenos Aires*. Lima: José Coloma (ed.) / Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo.

PAZ SOLDÁN, Mariano Felipe (2012). *Atlas geográfico del Perú (1865)*. Jean Pierre Chaumiel y Juan Manuel Delgado (editores). Lima: Embajada de Francia / IFEA / UNMSM.

ROBINSON WRIGHT, Marie (2006). El antiguo y el nuevo Perú (1908). En: Guillermo Elías y Rivera. *El desarrollo urbano de Mollendo a principios del siglo XX*. Lima: José Coloma (ed.) / Instituto Latinoamericano de Cultura y Desarrollo.

SAONA, Jonatan (2015). *González sobre Mollendo*. Parte Oficial del Prefecto de Arequipa sobre los sucesos de Mollendo. Recuperado de: <https://gdp1879.blogspot.com/2015/03/gonzalez-sobre-mollendo.html#more>

TRISTÁN, Flora (2003). *Peregrinaciones de una paria (1833-34)*. Arequipa: El Lector.

VÁSQUEZ BAZÁN, César (2014). *Saqueo chileno y destrucción de Mollendo durante la Guerra del Pacífico*. Recuperado de: <https://cavb.blogspot.com/2014/12/mollendo-asaltado-saqueado-incendiado-y.html>

VÁSQUEZ DE ESPINOZA, Antonio (1948). *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*. Washington: Smithsonian Institution.