



**LA PROPUESTA DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA
ARICA-BOLIVIA EN DOS DOCUMENTOS
INÉDITOS DE 1903-1904**

Por:
Luis Castro Castro

Resumen

Se presentan y comentan dos documentos inéditos, fechados en 1903 y 1904, referidos a la ejecución del ferrocarril Arica-La Paz en el contexto de la conflictiva situación política de la zona a comienzos del siglo XX. Se destacan aquellas referencias asociadas a distintas peticiones de la sociedad ariqueña por lograr un desarrollo regional estable mediante la vinculación económica estratégica con Bolivia.

Abstract

This paper presents two unpublished documents of 1903 and 1904 which refer to the building of the Twentieth Century. References associated to different demands the Arica-la paz railroad during the conflictive political situation of the area at the beginning of the Arica society to achieve a stable regional development through the strategic economical association with Bolivia, are highlighted.

El siguiente trabajo tiene como objetivo el comentar los contenidos de dos documentos inéditos, que se incluyen como anexos, encontrados en la colección Archivo Sucesión Fernández-Errázuriz (ASFE) de la Biblioteca Nacional de Chile³.

Los papeles en cuestión, fueron emitidos entre 1903 y 1904 con el objeto de aportar al Ejecutivo de la época elementos propositivos referidos a la búsqueda de una solución estratégica al conflicto Arica-Tacna. El primero, del 13 de agosto de 1903, es un Memorándum escrito por el encargado de negocios de Chile en Bolivia, que resalta las ventajas de la construcción del ferrocarril Arica-La Paz. El segundo, corresponde a un informe de la Comisión Consultiva de 1904 dirigido al Ministro de Relaciones Exteriores, Germán Riesco, que reitera las conveniencias para Chile de construir un nexo vial hacia Bolivia desde la provincia ariqueña con el fin de solventar con un criterio económico la posesión de este anexado territorio, además de plantear la transformación de Arica en un puerto libre para viabilizar el intercambio comercial⁴.

Ambas documentaciones, describen un enfoque analítico básico que se escapa de lo estrechamente político al momento de revisar y evaluar los alcances de la problemática Arica-Tacna, privilegiando las variables económicas en torno a conceptos tales como *estrategia a largo plazo*, *integración comercial* e *intereses interregionales*. Además, desde el punto de vista de los contenidos, responden a una perspectiva que emana de una experiencia concreta en la región de conflicto y no a visiones surgidas desde la lejanía del poder central, dando cuenta no tan sólo de los intereses nacionales y de Estado, sino igualmente de los requerimientos locales.

Por otro lado, reflejan una interesante coincidencia en lo concerniente a la necesidad de concretar la integración económica con Bolivia como un medio estratégico esencial para afianzar los intereses chilenos en la zona; infiriéndose una posición que sitúa el problema Arica-Tacna no como un asunto bilateral (Chile-Perú), sino como una situación trilateral (Chile-Bolivia-Perú).

¹ Este artículo es parte del proyecto DIPUV 01/2000 patrocinado y financiado por la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad de Valparaíso.

² Profesor de Historia, Universidad de Valparaíso.

³ Actualmente esta colección documental está depositada en las dependencias del Archivo Nacional.

⁴ Para facilitar la comprensión de los alcances contenidos en la documentación analizada, hemos integrado información parcial emanada de dos informes, el primero del Intendente de Tacna, A. Subercaseaux, al Ministro de Relaciones Exteriores y, el segundo, del ingeniero Vargas Salcedo sobre obras de regadío en la zona, ambos obtenidos de la misma colección archivística de los papeles anexados. Estos se citarán como: ASFE, vol.CXLVIII, pza.19, Tacna 14/9/1903; ASFE, vol.CXLVIII, pza.8, Arica 1/8/1902.

En este mismo ámbito, se explicita el concepto de *frontera abierta*. Este no sólo denota la adscripción a una experiencia histórica que se remontaba al período colonial y aún anterior, sino además a un proceso dinámico que por la época tenía a la vecina provincia tarapaqueña en el meollo de la activación de nuevos paradigmas capitalistas de vinculación comercial con las regiones aledañas a partir de la explotación salitrera (Castro 2000b). Así, se manifiesta un sesgo analítico que remarca una decidida posición que observa a la situación política de Arica como un escollo para reactivar una cuestión que se entendía connatural a partir de ventajas comparativas en relación a los espacios circundantes.

Por último, permiten constatar una posición no beligerante y sesgadamente chilenizadora al evaluar los alcances del conflicto Arica-Tacna. Es decir, si bien privilegian los criterios de país, remiten sus recomendaciones y sugerencias a evaluaciones de tipo estratégico de conveniencias mutuas de los países involucrados, particularmente los potenciales entre Chile y Bolivia.

2. La problemática del desarrollo regional: un contexto histórico para situar analíticamente la propuesta de vinculación Arica-Bolivia

Considerando lo que nos interesa exponer en esta ocasión, es menester señalar que el valor de estos documentos no está en las referencias directas al conflicto Arica-Tacna, sino en las derivaciones analíticas que se pueden hacer a partir de las menciones que se encuentran sobre las propuestas de integración económica con Bolivia. A nuestro entender, esta característica de los contenidos analizados refuerza lo que hemos venido sosteniendo desde hace algún tiempo en relación a que la temática de la integración económica, en el marco de un afán macro de desarrollo regional, fue una variable fundamental en el transcurrir social de las anexadas provincias nortinas durante las primeras seis décadas de administración chilena (v. Castro 1995, 1999, 2000a, 2000b). En este sentido, la documentación revisada vendría a señalar que esta experiencia de rearticulación social, que la hemos suficientemente confirmado para Tarapacá, también estuvo presente en el debate ariqueño a propósito del conflicto político con el Perú derivado de la necesidad de definir la situación administrativa del territorio.

Durante este lapso, parte importante del accionar de un número considerable de actores locales fue el de apostar a una serie de iniciativas estratégicas que buscaron reforzar un proyecto económico que permitiera un desarrollo económico regional de largo plazo y solventado en estructuras productivas endógenas y complementarias (Castro 1995:44-65, 1999:390-433). Esto tuvo como resultado que hacia comienzos del siglo XX se explicitaran, particularmente en la provincia salitrera de Tarapacá, clara y públicamente tres lineamientos que se entendían como parte de una propuesta de desarrollo económico local alternativa a las directrices centralistas y rentistas del Estado chileno. Primero, la implementación de una minería regional que se escapara estructuralmente de la explotación del salitre y la política fiscal rentista, además de los constantes ciclos depresivos asociados a esta actividad productiva (Castro 1999:405-410). Segundo, la creación de una industria agrícola a gran escala mediante la reorientación global de los recursos hídricos provinciales (Castro 1999:433-454; 2000a)⁵. Tercero, la configuración de un circuito mercantil que integrara económicamente estas septentrionales provincias con los espacios regionales aledaños, principalmente con Bolivia y el noroeste argentino (Castro 2000b).

Este último punto resulta medular para entender los planteamientos de integración económica con Bolivia explicitados tanto por el encargado de negocios de Chile en Bolivia en 1903, como por el presidente de la Comisión Consultiva en 1904. Por lo anterior, no dudamos en exponer que el interés de la administración provincial por construir el ferrocarril Arica-La Paz se vio

influenciada por las mayoritarias consideraciones locales que apuntaban hacia este objetivo como parte de demandas destinadas a hacer valer sus intereses en relación a los requerimientos de Estado enunciados con fuerza -aunque con contradicciones- por los gobiernos chilenos del período. La aspiración por constituir un circuito mercantil capitalista a gran escala, que en el caso particular de Arica se complementaba con la demanda de un puerto libre y en el de Tarapacá con la petición de tramos ferroviarios y viales interregionales⁶, se constituyó en un soporte de articulación social ineludible tanto para los agentes fiscales asentados en estas provincias, sobre todo los Intendentes, como por aquellos comisionados a funciones específicas y de corta data.

Definitivamente los comentarios, descritos en los documentos analizados, son parte de un debate público como de una aspiración epocal que embargó tajantemente a cada una de las posturas e ideas manifestadas alrededor del mentado desarrollo regional. En consecuencia, no se pueden entender como expresiones aisladas, focales y de bajo impacto socio-histórico; por el contrario, deben situarse al interior de un proceso vivido distintivamente por las sociedades tarapaqueñas y ariqueñas por posicionarse, por un lado, ante un Estado poderoso, pero lento a la hora de pensar estratégicamente; y por otro, pretendidamente nacional y civilizador, pero centralista y marginador en los hechos.

3. La integración económica con Bolivia a partir de los documentos: notas y comentarios

Desde el punto de vista del encargado de negocios de Chile en Bolivia, dos eran las materias pendientes de interés común entre ambos países que justificaban plenamente su posición por lograr afianzar un mecanismo de integración económica. Por una parte, «la restitución a Bolivia de su libertad comercial»⁷, y por otra, «la construcción de un ferrocarril de Arica a La Paz, garantizado proporcionalmente por los dos gobiernos»⁸. En tanto, la Comisión Consultiva, en un lenguaje más decidido, señalaba en este mismo sentido que «de todas las obras de progreso en la provincia (...), ninguna es más útil, más eficaz e indispensable que el ferrocarril de Arica al interior»⁹. La concordancia de estas expresiones con la opinión del Intendente de Tacna, A. Subercaseaux, quién no dudaba en afirmar que el «...departamento de Arica (sic), tendría siempre una gran importancia comercial debido a la corta distancia que la separa de La Paz»¹⁰, no hacían más que describir un pensamiento que tenía su raigambre en una reflexión colectiva local, seguramente debatida y demandada, en torno a la posibilidad de un desarrollo económico regional potenciado en capacidades endógenas.

⁵ La problemática del manejo de los recursos hídricos al amparo de una estrategia de desarrollo regional también estuvo presente en la opinión pública de la provincia de Arica durante las primeras décadas del siglo XX. De hecho, los proyectos para desviar los ríos Maure y Lauca se entienden en toda su magnitud a partir de la relación de las variables *chilenización y desarrollo económico*, es decir, al amparo de un soporte que se gestó en la búsqueda de potencialidades propias y en la gestión local. De este modo, asignarle a estos intentos de irrigación propósitos exclusivamente de Estado, es minimizar y desconocer el esfuerzo y posición de la comunidad -en este caso- ariqueña por reconstituirse en un entorno particularmente difícil, en donde, por un lado, estaba una administración estatal excesivamente centralista y, por otro, se convivía con una incertidumbre política derivada del conflicto con el Perú por la posesión definitiva de estos territorios. Lo anterior, hace necesario modificar y profundizar nuevos estudios sobre el tema Arica-Tacna a través de nuevas ópticas que rescaten las dinámicas locales. El interés por vincular estos planes de desviación de acuíferos con la variable desarrollo regional se pueden ver en: ASFE, vol.CXLVIII pza.8, Arica 1/8/1902; ASFE, vol.CXLVIII, pza.19, Tacna 14/9/1903.

⁶ Al igual que la idea de los tarapaqueños por construir nexos viales hacia Bolivia y el noroeste argentino, el anhelo de los ariqueños por tener puerto libre se manifestó tempranamente, con toda seguridad en la última década del siglo XIX, transformándose rápidamente en una demanda política y pública intransigente. Por lo anterior, no debe extrañar el nivel de argumentación utilizado por el Intendente de Tacna, A. Subercaseaux, al tratar este punto en la misiva que dirigió en 1903 al Ministro de Relaciones Exteriores con el propósito de orientar el accionar de Chile en el conflicto Arica-Tacna. Esto último verlo en: ASFE, vol.CXLVIII, pza. 19, Tacna 14/9/1903, p.11.

⁷ ASFE, vol.CXLVIII, pza.13, p.2.

⁸ ibid.

⁹ ASFE, vol.CXLVIII, pza.20, p.5.

¹⁰ ASFE, vol.CXLVIII, pza.19, Tacna 14/9/1903, p.11.

Ambas posturas, consecuentemente, terminaron por converger en una convicción propositiva que conjugaba «legítimas» aspiraciones bolivianas con los intereses políticos y comerciales de Chile; denotando con ello el privilegio por una visión del problema más bien integral que sesgada, y reconociendo los derechos de las partes. Tales apreciaciones, como ya dijimos, caben coherentemente al amparo de pronunciamientos, que en la época ya se imponían públicamente en estas provincias fronterizas, entendidos afanosamente como estratégicos, y por ello el peso de su influencia en un sinnúmero de agentes estatales. Nos referimos a la iniciativa de la integración económica sustentada en un circuito mercantil internacional entre espacios productivos aledaños a las provincias del norte de Chile.

Llamado este proyecto, hacia mediados de la década de 1930, como «la circulación arterial de la riqueza» (Castro 2000b), emerge en ambos documentos con una fuerza precursora e interesante, sobre todo considerando la calidad de los emisores (agentes del Estado chileno) y el objetivo de sus recomendaciones, el de informar -y también influenciar- argumentadamente al gobierno de Chile. Desde esta mirada, la concordancia no sólo es formal, sino también de fondo al sostenerse en los dos casos la necesidad de potenciar una visión de largo plazo destinada a beneficiar la presencia chilena en el puerto de Arica¹¹. En palabras del encargado de negocios de Chile en La Paz, lo medular era que:

«la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz, es una aspiración muy legítima de Bolivia y concuerda, a mi juicio, con un evidente interés chileno de carácter político y comercial, porque nos asegura las dos entradas de este país, al norte y al sur, y facilita cualquier arreglo sobre fletes para los productos nacionales. No está demás recordar que el ferrocarril argentino que penetra a Bolivia por el sur está en activa ejecución y que la corriente comercial, falta de medios al Pacífico, puede desviarse en aquella dirección»¹².

Desde el punto de vista de la Comisión Consultiva, la decisión a asumir en este punto era muy clara por cuanto:

«una línea férrea de Arica a La Paz atraería de nuevo el comercio de tránsito del país vecino al Pacífico por razones tan evidentes que casi parece ocioso demostrar»¹³.

Haciendo notar enseguida, con un tono tajante y resuelto en lo concerniente a la validez de las argumentaciones, que:

«Siendo así, señor Ministro, la Comisión opina de la manera más resuelta que el Gobierno no debe demorar un día más en el estudio y ejecución de esta obra. Sin sujetarla a condición internacional de ninguna especie que pueda dificultarla, debe resolverse llevarla a cabo siquiera en la parte de territorio ocupada por nosotros. Por la misma fuerza de las cosas, no tardará el momento en que sea menester continuarla en el territorio boliviano, y entonces la obra será completa»¹⁴.

¹¹ El carácter estratégico de los conceptos locales de desarrollo se sustentó principalmente en el énfasis hacia la consecución de objetivos económicos de largo alcance y plazo como medio para afianzar la administración chilena. En este sentido, el posicionamiento analítico del rol de los puertos (como Arica e Iquique) se manifestó en la búsqueda de polos de desarrollo modernizadores para reactivar las potencialidades contenidas en estas provincias fronterizas a partir de una vinculación sistemática con las regiones circunvecinas. Bajo este marco, la diferencia estuvo -hasta donde conocemos- que en el caso de Iquique primó la categoría del «eje articulador» de espacios abiertos, es decir, la preeminencia de objetivos económicos por sobre los políticos, y en Arica el «sesgo chilenizador», algo entendible a partir de su peculiar situación administrativa.

¹² ASFE, vol.CXLVIII, pza.13, p.10.

¹³ ASFE, vol CXLVIII, pza. 20, pp.5-6

¹⁴ ibid, pp.6-7.

Las expresiones tan decididas del encargado de negocios como de la Comisión Consultiva, desde el contexto analítico que nos interesa resaltar, no son menores. La configuración de una estructura vial multipolar económicamente integradora, definitivamente se solventó en la existencia de plataformas sociales capaces de influir en los agentes administrativos chilenos. De ahí, que podemos hablar de la existencia de un proceso genérico existente tanto en Tarapacá como en Arica hacia comienzos del siglo XX.

Por lo anterior, la exteriorización pública de una estrategia de desarrollo regional tuvo que ver -más allá de las especificidades zonales- con temas y problemas comunes a espacios fronterizos administrativamente anexados por un Estado fuerte y centralizador. De esta manera, la propuesta del nexo Arica-La Paz se inscribió en un proceso más amplio en donde no sólo cabía la conexión con Bolivia sino también con el noroeste argentino¹⁵. Como acertadamente lo manifestara el Intendente Subercaseaux en 1903:

«Las anexiones territoriales, hoy en día, no se estiman ni por su magnitud material ni por su población, sino por la importancia comercial que puedan tener para el país que las adquiere.

Chile, adueñado definitivamente del puerto de Arica, tendrá indiscutiblemente en sus manos la llave del principal comercio boliviano.

Con el ferrocarril de Antofagasta, que traerá hasta la costa los ricos productos del sur de Bolivia, y con el de Arica que recogerá todos los de su región central, Chile habrá hecho la más preciosa de sus conquistas diplomáticas y comerciales»¹⁶.

Con certeza, este tipo de comentarios dan cuenta de enunciaciones que, hacia la década del 1900, ya tenían un recorrido y una plataforma social de apoyo consistente, describiendo un proceso que superaba largamente la implementación de meros mecanismos de solución coyuntural a la posición chilena en estas anexadas provincias nortinas. Es decir, lo que se describe es la búsqueda de un sustento socio-político integral a una visión estratégica que, como tal, no podía centrarse exclusivamente en los intereses inmediatos de Chile, es decir, del Estado central, sino que igualmente -si es que prioritariamente- en las conveniencias locales y, en el caso específico de la información analizada, de los beneficios para Bolivia. En este sentido, lo resultados a esperar eran, según el encargado de negocios, los siguientes:

«Las ventajas para Bolivia, que se pone a doce horas de la costa, considerables en el presente, son incalculables para el porvenir, y para nosotros no se necesita evidenciarlas, de tal manera que no sería aventurado decir que la paz con Bolivia quedaría hecha y afianzada, sin necesidad de Tratados, por algo más sólido, como son los intereses económicos»¹⁷.

¹⁵ El grado de coincidencia con lo que se está planteando contemporáneamente en Tarapacá sobre el particular, es sintomático y describe claramente la existencia de un proceso genérico en ambas provincias, a pesar que es posible detectar énfasis, etapas y prioridades diferenciadas. Un mayor ahondamiento sobre la integración económica entre la provincia tarapaqueña, Bolivia y el noroeste argentino verlo en Castro (2000b).

¹⁶ ASFE, vol. CXLVIII, pza.19, Tacna 14/9/1903, p.16.

¹⁷ ASFE, vol. CXLVIII, pza.13, p.13.

En opinión de la Comisión Consultiva, por otra parte, el intento de integración comercial con Bolivia mediante la construcción del ferrocarril Arica-La Paz, redundaría positivamente en tres ámbitos. Primero, desarrollaría la riqueza de la zona al potenciar la explotación minera y la agrícola como complemento del comercio¹⁸. Segundo, se produciría un acercamiento a la “verdadera y única solución del problema peruano, que, de otra suerte, va pareciendo insoluble en el sentido de nuestras aspiraciones”. Y tercero, propendría a la consecución de “arreglos definitivos con Bolivia”¹⁹.

Estas evaluaciones no sólo tenían su punto de partida en la adscripción, de quienes emitieron los informes, a un afán de integración económica, sino además a una visión que entendía el accionar de Chile alejado de la imposición por la fuerza. Así lo expresó la Comisión Consultiva al señalarle al Ministro de Relaciones Exteriores que:

«Ya no se trata de conquistar por la violencia simpatías en favor de Chile. Todo lo que se haga en este sentido resultará ineficaz o contraproducente»²⁰.

Para el encargado de negocios en La Paz, en tanto, la posición de Chile debía cambiar por cuanto:

«Parece que se cree que, después de los Pactos con al Argentina, no tenemos más que imponer soluciones de fuerza a estos países débiles; pero yo creo que este es un error y que si Chile nunca quiso ceder cuando creyó divisar apremios extraños bien puede hoy, libremente, pensar en otras más generosas que no dañan a ninguno de sus grandes intereses»²¹.

El dar cuenta que la única posibilidad cierta de desarrollo económica para estas provincias estaba en la integración con Bolivia y el noroeste argentino -como también con el sur peruano a pesar de la latencia del conflicto Arica-Tacna-, y que esto ayudaría a la solución de los problemas políticos, en nuestra opinión, comenzó a describir un posicionamiento público que terminó por asentar diferencias cada vez más consistentes entre los intereses locales (como los debatidos en Arica y Tarapacá) y los del Estado chileno. En este escenario, los agentes fiscales que hemos rescatado, son un buen ejemplo de como la idea de la «circulación arterial de la riqueza» coaptó no tan sólo a lugareños sino también a «afuerinos».

Demandados (el Estado y las comunidades provinciales) mutuamente en un escenario social de conflictos (huelgas, matanzas, plebiscito pendiente, paludismo, chilenización compulsiva, etc.), la opción por la integración económica colapsó. Un Estado poderoso y con una visión estratégica restringida respecto a las potencialidades de sus territorios del extremo norte, más comunidades provinciales que acabaron cediendo a las necesidades inmediatas, fueron los factores principales que diluyeron los contenidos esenciales de este planteamiento, a pesar que en lo particular la construcción del ferrocarril Arica-La Paz se finalizó.

¹⁸ Es decir, los mismos componentes descritos para el diseño de desarrollo regional enunciado en Tarapacá entre 1880 y 1930 (Castro 1995, 1999). Lo anterior, viene a reiterar que esta dinámica también se dio en Arica y con elementos estratégicos similares, cuestión que analíticamente se puede adscribir a un proceso societal genérico dado en las dos provincias a raíz de problemáticas coincidentes producto de ser, ambas, zonas fronterizas; esto más allá de las diferencias de naturaleza históricas, políticas y culturales.

¹⁹ ASFE, vol.CXLVIII, pza 20, p.7.

²⁰ ibid, p.2.

²¹ ASFE, vol.CXLVIII, pza 13, p.18.

4. Conclusiones

En términos descriptivos, no cabe duda que los documentos son un reflejo de lo acontecido en la provincia ariqueña a comienzos del siglo XX. Por un lado, una zona sujeta en su devenir a propósitos de Estado que operaron alógenamente acentuando la crisis socio-económica; y por otro, una comunidad local intentando rearticularse oponiendo conceptos y ofertas a la administración fiscal. En este sentido, la información contenida da cuenta de la existencia de un proceso que lo hemos constatado fehacientemente para Tarapacá, demostrándonos que la problemática del desarrollo regional estuvo presente en ambas provincias a partir de estructuras discursivas idénticas, pero diferenciada en el diagnóstico y en el factor catalizador de la dinámica: en Arica la incertidumbre a raíz del conflicto chileno-peruano por la posesión definitiva del territorio, y en Tarapacá la inestabilidad endémica manifestada por la minería del salitre.

Lo anterior nos permite proferir, de manera inicial, que gran parte de las proposiciones contenidas en los papeles revisados (que se resumen en el objetivo de la integración económica regional a partir del ferrocarril Arica-La Paz) son expresiones de demandas locales canalizadas a través de los agentes de Estado emisores, y no opiniones particulares carentes de sustrato social. Entonces, lo que estaría operando sería el predominio de criterios económicos de largo plazo funcionales a intereses regionales, por sobre beneficios políticos coyunturales más útiles a la administración estatal chilena.

La complejidad de los procesos descritos sucintamente, nos permite concluir que se hace necesario modificar los enfoques y retomar las investigaciones sobre la historia de Arica en el lapso 1880-1940. Esto, privilegiando un análisis que sobreponga la atención por los actores locales y la historia regional que por la tradicional visión historiográfica acentuada en la órbita de Estado y nacional.

5. Fuentes y Bibliografía

a) Fuentes inéditas

ASFE, vol.CXLVIII, pza.8, Copia del informe del ingeniero Jorge Vargas Salcedo sobre la cuestión del regadío en el Departamento de Tacna, Arica 1/8/1902.

ASFE, vol.CXLVIII, pza.13, Memorándum presentado por el encargado de negocios de Chile en Bolivia al Ministro Germán Riesco, La Paz 13/8/1903.

ASFE, vol.CXLVIII, pza.19, Informe del Intendente A. Subercaseaux al Ministro de Relaciones Exteriores acerca de la irrigación de Tacna y la cuestión de la chilenización, Tacna 14/9/1903.

ASFE, vol.CXLVIII, pza.20, Copia del informe de la Comisión Consultiva al Ministro de Relaciones Exteriores sobre la cuestión económica Tacna-Arica y la chilenización, Santiago 1904.

b) Bibliografía

CASTRO, Luis

1995

Tarapacá 1880-1936: Debates, propuestas y proyectos en torno al problema del desarrollo. *Temas Regionales*, Año 2(1):32-66. Corporación Norte Grande, Arica.

1999

Cuando el susurro del agua se acalló en el desierto: La expropiación de las aguas del Valle de Quisma, el abastecimiento fiscal a Iquique y el debate sobre el problema del desarrollo económico regional, Tarapacá 1912-1937. Tesis Magíster en Historia, Universidad de Santiago.

2000a

Recursos hídricos altoandinos, estrategias de desarrollo económico y proyectos de riego: Tarapacá, 1880-1930. Manuscrito.

2000b

"La circulación arterial de la riqueza". Estrategias de desarrollo regional e integración económica con Bolivia y el noroeste argentino, Tarapacá 1864-1936. Manuscrito.

ANEXO DOCUMENTAL

DOCUMENTO N° 1

Archivo Sucesión Fernández-Errázuriz, pza.13, *Memorándum presentado por el encargado de negocios de Chile en Bolivia al Ministro Germán Riesco, La Paz 13/8/1903.*

p.1

Legación de Chile

— O —

Memorándum particular acerca de la cuestión internacional del norte para el Excmo. Señor don Germán Riesco

Por el correo pasado del sábado 8 de este mes trasmisí en nota oficial el extracto de una conversación tenida con el Señor Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia de la cual convendría que VE. tomara conocimiento.

El Señor Villazón teme que el tratado de paz, aunque se firme por los Gobiernos, no llegue a perfeccionarse y para este caso insinúa la conveniencia de abandonar de acuerdo [a] la gestión actual y sustituirla por una Convención que podría /

p.2

llamarse parcial.

Esa Convención consultaría las ideas principales siguientes:

- 1^a La restitución a Bolivia de su libertad comercial, tal como se la otorgábamos en el proyecto de tratado.
- 2^a La construcción de un ferrocarril de Arica a La Paz, garantizado proporcionalmente por los dos Gobiernos.

No sé que haya de efectivo en las dificultades que se presentan en el Congreso chileno, según informaciones del Ministro Gutiérrez al Señor Villazón, aunque me imagino que no carezcan de algún fundamento y que ellas se relacionan con el estado de nuestras finanzas en el momento actual. En cuanto al Congreso boliviano, creo que al fin aprobaría / el tratado por

p.3

una pequeña mayoría mediante el esfuerzo del Gobierno.

El Señor Villazón se muestra a este respecto muy decidido; pero creo que él preferiría íntimamente no empeñar un lucha que le expondría a alguna impopularidad, ó comprometiendo su situación política, porque él puede ser candidato a la Presidencia acepta-

do por la oposición. Es posible que las ideas que me ha expuesto últimamente obedezcan en gran parte a ese pensamiento y que él tome la iniciativa de una proposición formal, lo que sería para nosotros una ventaja en el caso de que fuese efectivo el desistimiento que se supone.

La primera cláusula de la Convención, o la primera de las ideas insinuadas por el Señor Ministro, se refiere a desligar /

p.4

a Bolivia de las obligaciones que respecto de favores aduaneros, le impone el Pacto de Tregua.

Es realmente una cláusula odiosa de aquél Pacto; toda en favor de Chile y sumamente gravosa para Bolivia, faltando a las bases esenciales de este género de convenciones que son la reciprocidad y la conveniencia mutua. Por eso, todos los Gobiernos de este país, desde el primer momento, han tratado de eludirla arbitrariamente sin que hayamos logrado evitarlo y las ventajas concedidas han llegado a ser casi nominales.

Nuestra insistencia en exigir su cumplimiento los llevaría hasta la exasperación en fuerza del estado peligrosísimo que se crearía para el Gobierno por el desmedro de sus rentas, insuficientes en un 50% con relación a las necesidades más premiosas.

Tómense por ejemplo, el caso / de la liberación a los

p.5

alcoholes chilenos. No podría haber una reclamación de más evidente justicia para nosotros dentro del tratado; pero si este Gobierno fuese compelido a ceder arriesgaría su propia existencia. El estanco del alcohol le produce 500.000 bolivianos y le rendiría el doble una vez que, terminado en el año próximo el contrato de recaudación, se distribuya entre los productores chilenos y peruanos la provisión del artículo. Debe decirse de paso, que este es el propósito del Gobierno impuesto por la naturaleza de las cosas, porque si hoy el contrabando de Chile cercena la renta casi a la mitad, el contrabando que se hiciese del Perú, más fácil de practicarse, daría / peores resultados si

p.6

fuésemos nosotros los proveedores exclusivos.

Pero, concurre en esta cuestión de la sujeción comercial impuesta a Bolivia por el Pacto de Tregua una circunstancia que agrava sobre todo la situación, y es que mientras nosotros no la desliguemos de esta obligación, le será imposible desahuciar el Tratado que le impone las mismas obligaciones con el Perú y estas sí que, por un conjunto de cosas, se hacen efectivas. La pérdida fiscal que estas concesiones imponen a Bolivia llega a un millón de bolivianos, la quinta parte de su renta, y todavía ellas la amenazan con reclamaciones incessantes de naciones europeas que exigieron, como la Inglaterra, iguales escenciones a título de la cláusula de la nación más favorecida existente en un Tratado. Bolivia perdería toda su renta aduanera y casi no tiene / otras.

p.7

Se comprenderá entonces el empeño con que este Gobierno procura salir de tan angustiada situación y que apele a nuestra buena voluntad sin la cual aquél estado de cosas no podría modificarse.

En el proyecto de Tratado pendiente nosotros abandonábamos esos favores y nos colocábamos en condición igual con las demás naciones. En mi concepto este era el motivo que más inmediatamente inducía e induce al Gobierno de Bolivia a tratar con Chile de la paz definitiva.

Y aquí surgen dos observaciones que no pueden perderse de vista al considerar este punto. Es la primera la que deja mencionada, de que la liberación comerciales, sino el primordial, uno de los principales motivos que obligan a Bolivia a tratar. Si le allanamos esta dificultad / ¿no nos

p.8

desprenderíamos de un apremio eficaz, en el supuesto de nos fuese absolutamente necesario, o conveniente, tener el Tratado definitivo de paz con el título escrito sobre el litoral? Es la segunda, la tendencia marcada de la opinión en Chile hacia todo lo que contribuya a abrir mercados a nuestros productos. ¿No se observaría que lejos de abrir esos mercados por nuevos Pactos comerciales nos cerrábamos la única puerta abierta, abandonando las ventajas de Tratado de Tregua con Bolivia?

Yo enuncio estas objeciones sin participar de la opinión que las suscitate, porque creo que mantener este apremio lleva más bien a crear un estado de irritación en las relaciones antes que a facilitar una inteligencia entre los dos países, y porque estimo que todo lo que sea fundar vínculos comerciales artificialmente, / fuera de la única base racional de la

p.9

reciprocidad, y más aún a título de fuerza, es contraproducente, como lo manifiesta el caso mismo de Bolivia.

Esto no quiere decir que yo desestime la conveniencia de abrirlas, o de ensanchar, el mercado de Bolivia para nuestros productos. Al contrario, le atribuyo la mayor importancia y nuestro esfuerzo debe ser el de procurarlo por todos los medios dentro de lo justo y racional. El Señor Villazón, cambiando ideas acerca de esta materia, me observaba que los favores otorgados por Pactos son bien pronto reclamados por otras potencias y crean complicaciones no fáciles de evitar por los países débiles. El abaratamiento de fletes marítimos, por ejemplo, / y la adopción de tarifas diferenciales en los

p.10

ferrocarriles para el interior de Bolivia harían más en favor de los productos chilenos que cualquier Tratado, y esto no sería difícil de obtener mediando ambos Gobiernos.

La segunda idea propuesta, de la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz, es una aspiración muy legítima de Bolivia y concuerda, a mi juicio, con un evidente interés chileno de carácter político y comercial, porque nos asegura las dos entradas de este país, al norte y al sur, y facilita cualquier arreglo sobre fletes para los productos nacionales. No está demás recordar que el ferrocarril argentino que penetra a Bolivia por el sur está en activa ejecución y que la corriente comercial, falta de medios hacia el Pacífico, puede desviarse en aquella dirección.

Actualmente depende Bolivia / de los ferrocarriles de

p.11

Antofagasta para el comercio de las provincias del sur, y de Mollendo para las del norte.

El gravamen que representa esta última vía, fuera de las dificultades de otro orden que el tránsito peruano impone, es onerosísimo. El término medio de flete es de cinco

bolivianos por quintal, esto es, de ciento diez bolivianos la tonelada, tres veces más que el costo de Europa a Mollendo, sin contar con los inconvenientes de los trasbordos obligados. La cantidad transportada asciende ahora a 500.000 quintales, lo que representa en fletes 2.500.000 bolivianos para la internación solamente, que en cuanto a la exportación se hace imposible con tales recargos, permitiendo únicamente la de artículos de cierto valor. El ferrocarril de Mollendo vive del tráfico para Bolivia y así lo reconoce su dirección.

Estas cargas podrían reducirse a la mitad, dejando un /

p.12

buen margen de ganancias al proyectado ferrocarril y ahorrando al pueblo boliviano más de dos millones anuales.

No sé que haya un presupuesto acabado del costo de esta línea, pero lo he oído estimar en \$20.000.000, de modo que la responsabilidad por la garantía, hasta de 6%, sería de más o menos \$600.000 para cada país.

Según todos los cálculos y probabilidades el ferrocarril produciría más de un millón de pesos netos, estimando en un 50% sus gastos de explotación. Desde luego, y reduciendo los fletes actuales por la vía de Mollendo a la mitad, los quinientos mil quintales de mercaderías importadas producirían un millón doscientos cincuenta mil bolivianos y si se computa en otros quinientos mil quintales la carga de salida (Corocoro solamente contribuiría con doscientos mil) por moderado / que fuese el

p.13

flete, se comprende que la línea tendría un rendimiento muy próximo a 2.500.000 bolivianos, sin contar con los elementos de riqueza que ella estaría llamada a desarrollar.

Las ventajas para Bolivia, que se pone a doce horas de la costa, considerables en el presente, son incalculables para el porvenir, y para nosotros no se necesita evidenciarlas, de tal manera que no sería aventurado decir que la paz con Bolivia quedaría hecha y afianzada, sin necesidad de Tratados, por algo más sólido, como son los intereses económicos.

Cuando el señor Pando o el señor Villazón me han hablado, con el interés que puede suponerse, / del ferrocarril de Arica

p.14

a La Paz, no he dejado de observarles que, no estando definido el dominio de aquél puerto, caso sería prematuro pensar seriamente en el proyecto. Ellos no creen que Chile consienta desprenderse de esas provincias y juzgan que la obra del ferrocarril consolidaría nuestra posesión, en la cual se interesaría también Bolivia.

Sin embargo, puedo anticipar que, si por cualquiera circunstancia no pudiésemos disponer de Arica y sí de Vítor en su lugar, Bolivia convendría en que el ferrocarril de que se trata partiese de este último puerto y aún me ha dicho el General Pando, que conoce bien la región, que había algunas ventajas en arrancarlo de allí, siempre que el puerto ofreciese las condiciones necesarias. Entiendo que hay un estudio sobre esta materia practicado por los marinos de Chile por los años 95 o 96 y que lo / reconoce como habitable.

p.15

No es de mi incumbencia hablar acerca de la cuestión con el Perú; pero como se liga con este nuevo aspecto de la cuestión boliviana me permitiré insistir en antiguas ideas que, aunque no se conforman con la opinión que parece dominante en Chile, son las que honradamente abrigo acerca de tan grave asunto.

¿Chile necesita indispensablemente de esas provincias?

Arica y Tacna debieron su existencia, y cierto grado de desarrollo posterior, a la circunstancia de que fueron la puerta del comercio de tránsito con Bolivia. Habiendo este comercio tomado otras vías aquella importancia desapareció y hoy viven artificialmente porque sus medios propios son nulos, siendo la prueba que no se han chilenizado como Antofagasta y Tarapacá en donde había riqueza / efectiva. Considero excusado mencionar

p.16

todo lo que se dice que allí podría realizarse a fuerza de dinero y proyectos de dudosa practicabilidad, así como de la cuestión llamada estratégica. Me parece que Vítor y su línea férrea al interior salvan toda aprehensión a este respecto, sobre todo cuando nuestro vecino no es la Gran Bretaña ni otro imperio poderoso.

Ahora, si se restableciese el comercio de tránsito con Bolivia por medio de un ferrocarril renacería sin duda la importancia de esos pueblos que sólo valen en cuanto correspondan a ese propósito. Pero si hay otro punto que sirve para lo mismo; si Vítor, que se nos cedería voluntariamente, fuese adecuado para ese mismo y único objeto, yo no comprendería por qué habíamos de obstinarnos en la conservación de aquél territorio, violentando nuestras relaciones con el Perú e imponiéndose un rol que no corresponde / a nuestra seriedad,

p.17

porque la verdad, si no vamos al plebiscito (se entiende que a un acto honrado de consulta a la voluntad de la población) faltamos con ello al cumplimiento de un Tratado. Si es por temor de que este, por circunstancias no previstas o no realizadas, no nos de el resultado que esperábamos, no nos exime eso de la necesidad de honrar nuestra fe pública.

Yo me explicaría todavía que recurriésemos a todos los medios imaginables si de la conservación de esos territorios dependiese algún interés vital de Chile; pero si el único es, como creo, el de que he hablado y si este puede satisfacerse por medios exentos de dificultades, valdría la pena de que solucionásemos / de una vez esta antigua cuestión que oscurece

p.18

nuestro horizonte internacional. Si esta doble solución, con Bolivia aparentemente parcial y provisoria, y definitiva con el Perú, fuese viable, habríamos dado un gran paso en el sentido de despejarlo por completo.

No me disimulo las resistencias de la opinión pública de Chile a todo lo que no sea la incorporación de Tacna y Arica, ni las ideas predominantes en cuanto a nuestras relaciones con Bolivia. Parece que se cree que, después de los Pactos con la Argentina, no tenemos más que imponer soluciones de fuerza a estos países débiles; pero yo creo que este es un error y que si Chile nunca quiso ceder cuando creyó divisar apremios extraños bien puede hoy, libremente, pensar en otras más generosas y que no dañan a ninguno de sus grandes intereses. Estos, por / más

p.19

que queramos mirar hacia otros rumbos, están vinculados al Pacífico y no ha de ser buena política la que tienda a enajenarnos la voluntad de los países bañados por sus aguas.

La Paz, 15 de agosto de 1903.

DOCUMENTO N°2

Archivo Sucesión Fernández-Errázuriz, pza.20, *Copia del informe de la Comisión Consultiva al Ministro de Relaciones Exteriores sobre la cuestión económica Tacna-Arica y la chilenización*, Santiago 1904.

p.1

REPUBLICA DE CHILE
Ministerio
de Relaciones Exteriores

Señor Ministro:

He tenido el honor de recibir la nota reservada de US. de fecha 4 del presente, en que US. se sirve pedir informe a la Comisión Consultiva de Tarapacá y Antofagasta acerca de diversos puntos que se relacionan con los departamentos de Tacna y Arica.

La Comisión cumple con el mayor agrado los deseos manifestados por US., trasmitiéndolo, por medio de esta nota, las impresiones y datos que logré recoger personalmente durante mi estadía en aquél territorio y los estudios hechos con posterioridad sobre la materia.

Sin necesidad de ir al territorio de Tacna todo el mundo conoce perfectamente su crítica situación agrícola, industrial y económica, y está convencido de que, durante los largos años de la ocupación chilena, en vez de progresar en lo material, la decadencia y paralización de los negocios marcha allí en aumento cada día.

Los esfuerzos intermitentes de nuestros Gobiernos para chilenizarlo han estado muy lejos de producir resultados satisfactorios. Para atraer las voluntades de los habitantes hacia nuestro país no es suficiente, de seguro, un grupo limitado de funcionarios públicos en una guarnición militar, sino que es indispensable probar con los hechos que, estando Chile resuelto a mantener el dominio del territorio a perpetuidad, le hace participar de las ventajas de civilización i progreso otorgadas a otros centros de la República.

La apreciación de estas ideas, perfectamente definida /

p.2

para quién quiera que se haya preocupado del grave problema, es mucho más clara todavía para los miembros de la Comisión, que vieron con sus ojos y escucharon con el detenimiento necesario los numerosos informes verbales de funcionarios, comerciantes e industriales de diferentes nacionalidades, y hasta de peruanos mismos.

Ya no se trata de conquistar por la violencia simpatías en favor de Chile. Todo lo que se haga en este sentido resultará ineficaz o contraproducente. Nada avanzaríamos para mejorar nuestros derechos al dominio definitivo con simples medidas de opresión hacia el elemento peruano, a no ser alejarnos cada día más la neutralidad de aquél y las simpatías de los extranjeros.

En cambio, cimentar la obra de civilización en la adopción de medidas que tiendan de una manera directa o indirecta al abaratamiento de la vida, al desarrollo del comercio, a incrementar el valor de las propiedades, a la facilidad de los acarreos, y, en una palabra, al bienestar y riqueza particular: he ahí el verdadero camino para llegar en forma cierta al resultado que se persigue.

Es una verdad perfectamente conocida de US. y del Gobierno que, tal como marchan los acontecimientos, no se divisa posibilidad alguna de que, llegado el caso de cumplir el Pacto de Ancón en la parte relativa al plebiscito, pueda Chile obtener veredito favorable en las urnas.

La población chilena en aptitud de tomar parte en la votación, es cada año más escasa. El elemento boliviano y europeo, completamente escéptico de las ventajas que han de derivar de la soberanía chilena, no se inclina, hoy por hoy, /

p.3

con entusiasmo alguno en favor nuestro. La población peruana, en fin, estimulada pacientemente en sus sentimientos por el Gobierno de Lima, que no pierde oportunidad de hacer pesar su influencia moral y apoyo pecuniario en obras de propaganda patriótica, la población peruana, repito, sólo tiene motivos para inclinarse con toda la influencia de que sea capaz en favor de la reincorporación al Perú.

Pues bien, señor Ministro, por comprometida que se encuentre la situación de la provincia en lo que toca a chilenización; por muchos que sean los años perdidos para realizar dicha obra; todavía, por imposible que parezca ganar el plebiscito dentro de una fecha más o menos próxima, sin embargo, la Comisión opina que aún es tiempo de reaccionar contra la política pasada, que es posible recuperar el tiempo perdido, y que, con unas pocas acertadas medidas, los poderes públicos de Chile están en situación de cambiar completamente la faz de las cosas.

Permita US. que insista sobre este punto en que cada uno de los miembros de la Comisión opinan con rara uniformidad. El día en que Chile emprenda obras de mejoramiento local que lleven al territorio el bienestar y adelanto de que es susceptible, ese día los habitantes todos serán partidarios decididos de la perpetua soberanía de Chile. Entonces, sí, que llegará el momento de ir al plebiscito con la completa seguridad de que nos favorecerá con sus influencias y sufragios europeos y bolivianos, y que los propietarios peruanos olvidarán, un tanto, los dictados de su patriotismo sentimental ante sus conveniencias e intereses personales.

En épocas pasadas los departamentos de Tacna y Arica estuvieron / florecientes y la ciudad de Tacna alcanzó a

p.4

sobresalir -por su cultura y comercio- entre las más importantes del Perú. Por la inversa, desde la ocupación chilena, por fatal coincidencia y razones en gran parte ajenas a la acción de nuestro país, tanto aquella ciudad como el territorio entero han venido decayendo rápidamente hasta el punto de que si las cosas siguen así, en muy pocos años más la capital de la provincia quedará reducida a una pequeña aldea con centenares de casas a medio destruir y deshabitadas.

La decadencia del comercio que trae consigo la reducción de población proviene de una sola causa: la desviación del comercio de Bolivia a la ruta peruana de Arequipa a Mollendo, ocasionada tanto por el ferrocarril que liga aquellas ciudades con el lago Titicaca como el régimen aduanero chileno que impera en Arica.

Reaccionando en este sistema, o sea llevando a cabo alguna de las medidas insinuadas en la nota de US. y en que me ocuparé más adelante, el territorio de Tacna no solamente volverá a su prosperidad antigua, sino que progresará de una manera rápida, porque, además de ser salida natural del norte de Bolivia al Pacífico, contiene dentro de sí cuantiosas riquezas de diverso orden que será fácil explotar.

El porvenir del territorio está, por consiguiente, a merced de la política chilena: de ella dependen la prosperidad y riqueza de Tacna; al paso que si ésta fuese devuelta al Perú, jamás podría aspirar a desenvolvimiento parecido. Los intereses de la importante provincia de Arequipa tendrían que ser siempre antagónicos y suficientemente poderosos para impedir el desarrollo de la provincia vecina. /

p.5

Con estos antecedentes, señor Ministro, se comprende perfectamente que la población de Tacna bien poco o nada pueda esperar del Perú; pero que, en cambio, se le abrirán nuevos y vastos horizontes desde el día en que, comprendiendo Chile su propia conveniencia, se resuelva una vez por todas a llevar a cabo las empresas de mejoramiento a que muy pronto llamaré la atención de US.

No es de la incumbencia de la Comisión lo relativo a gestiones diplomáticas pendientes ni a la solución de problemas internacionales de nuestra Cancillería. Sin embargo, no puedo menos de manifestar a US. que, a juicio de la Comisión, con dos o tres de las medidas consultadas quedará de hecho resuelta la cuestión peruana en la forma que deseamos todos los chilenos, y también casi solucionada la cuestión pendiente con Bolivia.

Después de estas observaciones generales, paso a contestar uno por uno de los puntos enunciados por US. a la Comisión que presido.

FERROCARRIL DE ARICA A LA PAZ

Estima la Comisión que de todas las obras de progreso en la provincia de Tacna, ninguna es más útil, más eficaz e indispensable que el ferrocarril de Arica al interior.

Según he observado hace un momento, la causa principal de la decadencia del territorio se debe a la circunstancia de haberse trasladado a la ruta de Mollendo el tráfico de internación y exportación de todo el norte de Bolivia. Una línea férrea de Arica a La Paz atraería de nuevo el comercio de tránsito del país vecino al Pacífico por razones tan evidentes / que casi parece ocioso demostrar.

p.6

Además de un trayecto muchísimo más corto y que exigiría gastos de transporte considerablemente menores, se evitaría para pasajeros y mercadería repetidos trasbordos, la navegación del Titicaca y los embarques y desembarques en un puerto tan desabrigado como Mollendo.

Parece, pues, indudable que construido el ferrocarril de que se trata, la línea rival de Mollendo a Puno tendría por la fuerza que renunciar al acarreo de los productos y consumos bolivianos, limitándose al tráfico local de las provincias de Arequipa y Puno.

Esto es de tal manera cierto que hoy mismo, a pesar de las dificultades de transpor-

te, muchas mercaderías llevadas del sur buscan su camino por la cordillera del Tacora y la altiplanicie boliviana a lomo de llamas, con preferencia a la línea férrea del Perú.

Es opinión general entre los residentes de Tacna que un ferrocarril desde esa ciudad hasta la frontera bastaría para atraer comercio de Bolivia. Aseguran así mismo que dicha línea podría costearse tan sólo con el acarreo de los exclusivos productos del territorio.

No posee la Comisión datos comprobados al respecto; pero si cree oportuno hacer presente a US. que, a juicio de comerciantes respetabilísimos de la localidad, el sólo ramo de la producción de azufre del Tacora bastaría para compensar el desembolso de una línea férrea, y, en seguida, para abastecer al mundo entero de aquél artículo que hoy, con mayor gravamen, se exporta a Sicilia y otros puntos.

Siendo así, señor Ministro, la Comisión opina de la /

p.7

manera más resuelta que el Gobierno no debe demorar un día más en el estudio y ejecución de esta obra. Sin sujetarla a condición internacional de ninguna especie que pueda dificultarla, debe resolverse llevarla a cabo siquiera en la parte de territorio ocupada por nosotros. Por la misma fuerza de las cosas, no tardará el momento en que sea menester continuarla en el territorio boliviano, y entonces la obra será completa.

De todo lo dicho anteriormente se deduce que el ferrocarril de Arica al interior tiene un triple objeto: 1.desarrollar la riqueza de la provincia de Tacna cuyos tesoros minerales son ciertamente harto mayores de lo que comúnmente se cree; 2.acercarse a la verdadera y única solución del problema peruano, que, de otra suerte, va pareciendo insoluble en el sentido de nuestras aspiraciones; y 3.propender a arreglos definitivos con Bolivia, la cual, según es del dominio público, está dispuesta a aceptar como una de las bases del tratado de paz, la construcción por parte de Chile, del ferrocarril mencionado.

Existen todavía otras circunstancias muy dignas de tomar en cuenta, que hacen indispensable esta obra. Como US. lo sabe muy bien, la Peruvian Corporation, tenedora de la línea férrea de Mollendo a Puno, hace en la actualidad todo género de esfuerzos para dar facilidades al comercio boliviano, proponiendo en aquél país la construcción de nuevas líneas que comuniquen los diferentes centros entre sí, y con el lago Titicaca, y con el ferrocarril de Puno.

No deja de inspirar temores que una compañía poderosísima que dispone de tan ingentes capitales, amparada, quizás, por el mismo Gobierno de los Estados Unidos, logre conquistar suficiente influencia ante los poderes públicos de Bolivia, a fin / de impedir que ellos acepten la construcción de los

p.8

ferrocarriles de Chile. He aquí una nueva razón para proceder sin tardanza a contrarrestar los intereses de la Sociedad aludida. La situación geográfica de la provincia de Tacna, la distancia mucho más corta, el menor valor de los fletes, son factores que, por encima de toda influencia financiera o de cualquiera índole extraña, harán que la ruta chilena sea siempre la preferida.

Y el actual momento en que Bolivia debe recibir del Brasil dos millones de libras esterlinas a virtud del tratado que puso término a la cuestión del Acre, es el más oportuno para dar forma a esta idea. La opinión pública se agita allí presa de gran entusiasmo por ver a su país salir de la postración y estancamiento a que lo condenan su aislamiento y lejanía del mar y, por consiguiente, de los grandes centros de producción y de consumo.

Se quiere dedicar toda esta suma a ferrocarriles que la pongan en contacto con el mundo y le abran las puertas del comercio a su gran riqueza minera y agrícola. Si Chile

emprendiera la obra a que me refiero, es indudable que Bolivia la tomaría muy en cuenta para desarrollar su plan ferroviario y procurar el empalme de sus líneas con la de Tacna a La Paz, lo que le daría salida a sus productos por el puerto de Arica.

Actualmente una poderosa compañía francesa gestiona la construcción de líneas férreas por un valor de ciento veinte millones de francos con la garantía de la indemnización brasilera, y el Gobierno de Bolivia, solicitado por intereses tan poderosos, quiere darse un poco de tiempo para estudiar lo que más convenga a su / país.

p.9

Concuerdan con las ideas que acabo de manifestar las opiniones de la parte seria o ilustrada de Bolivia a quienes representa el importante diario de La Paz «El Diario», cuyas textuales palabras, publicadas en los últimos días, creo oportuno transcribir:

«Ferrocarril de Tacna a Bolivia»

«Informaciones autorizadas manifiestan que está convenido el ferrocarril que debe venir de Tacna a Viacha, y que los estudios están hechos. Mide 450 kilómetros y costará veinte millones de bolivianos.»

«Ese ferrocarril atraerá todo el comercio del norte y centro de la República, y dará indudablemente el interés del 6% que exigen los capitales que se inviertan.»

«Tacna recobraría su antiguo movimiento; el puerto de Arica es uno de los buenos del Pacífico. Abierto el canal de Panamá, tomará la más grande importancia, y La Paz estará a doce horas del mar, lo cual significa para el país una enorme ventaja.»

«Aun independientemente de los arreglos con Chile, será preciso aligerar esta solución, que es demasiado importante.»

«Ha llegado para el país una era de grandes evoluciones; es la hora de trabajar con ahínco por la implantación de las líneas en proyecto, que, combinadas con la de Tacna, darán desde luego magníficos resultados.»

«En el terreno administrativo, bien conducido este asunto, será bastante para constituir la gloria de un gobierno.» /

p.10

Tratándose de cuestiones técnicas, la Comisión excusa dar su opinión, que poco vale. Por este motivo cree que son los ingenieros de Gobierno los llamados a estudiar cual deberá ser el trazo de la vía. Algunas personas sostienen que la línea directa de Arica al interior, sin pasar por Tacna, es más económica y debo, por consiguiente preferirla. Otros, en cambio, y esto parece razonable, no desearían aislar a Tacna, que es el centro de población y comercio, de un ferrocarril que vendrá a reportarle tan grandes beneficios.

El infrascrito tiene en su poder diversos documentos relacionados con la gestión entre el señor Edwards, antecesor de US., y el Gerente del Ferrocarril de Arica a La Paz para la construcción del ferrocarril por cuenta de la Compañía Inglesa representada por el último y con garantía del Estado. Pero sobre la forma de construcción o la manera de obtener los capitales necesarios para ella, tampoco debe pronunciarse la Comisión, como que son ellas materias del resorte administrativo y legislativo.

IRRIGACION DEL VALLE DE TACNA

Este problema es indudablemente de más difícil solución que el anterior, porque no depende de la voluntad del Gobierno sino de circunstancias naturales independientes de su acción.

Hace muchos años, según es notorio, ingenieros chilenos ejecutaron por cuenta de una sociedad chilena también, estudios sobre la practicabilidad de la irrigación del valle con aguas del río Mauri; pero, sin perjuicio de sus conclusiones, se ha creído por muchas personas entendidas que dicho proyecto / no

p.11

pasa de ilusorio y que, al llevarlo a cabo, habría de tropezarse con dificultades insalvables para un resultado satisfactorio.

La Comisión tuvo oportunidad de oír en Tacna misma la opinión de algunos vecinos respetables que garantizan la practicabilidad del riego en extensiones de terrenos considerables en las cercanías de la ciudad, mediante pozos artesianos, tal como ocurre en muchas comarcas secas de otros países.

Indudablemente estos proyectos merecen detenido estudio porque nada sería más interesante que el regadío de una parte del valle y de las llanuras cuyo fertilísimo suelo y clima muy benigno adquirirían valor extraordinario.

Sin datos suficientes ni autoridad para dar opinión técnica sobre la materia, cree la Comisión que el Gobierno haría obra de grande utilidad encargando este asunto, así como muchos otros, al estudio de ingenieros especialistas a fin de saber a qué atenerse sobre el particular. En caso de haber agua suficiente y en cantidades de ser aprovechada, no debería titubear en emprender trabajos de regadío que tanto incrementarán el bienestar y riqueza del territorio.

OBRAS DEL PUERTO DE ARICA

Como US. sabe, el puerto de Arica debe contarse entre los más abrigados de nuestro litoral. No parece, pues, necesario preocuparse, por ahora, de obras artificiales para mejorarlo, porque, tal como está, se encuentra en condiciones de satisfacer a las exigencias del tráfico por amplio que sea. A juicio de la Comisión, lo único que por el momento se necesita / con urgencia

p.12

en el puerto de Arica es la construcción de un muelle adecuado o la completa reparación del existente, cuyo estado es verdaderamente deplorable.

LIBERACION DE DERECHOS PARA LOS ARTICULOS QUE SE INTERNAN A BOLIVIA POR EL PUERTO DE ARICA

Este punto consultado por US. reviste de la mayor importancia y junto con el ferrocarril al interior constituyen los factores primordiales del problema de chilenización basada en la política racional del incremento del comercio y riqueza del territorio.

El arancel aduanero vigente desde 1897 vino a perjudicar considerablemente el comercio de tránsito, estimulando, a un mismo tiempo, el tráfico por la vía de Mollendo.

Parece, pues, necesario de toda evidencia establecer un régimen aduanero de excepción que reacciones contra lo que ahora ocurre, a fin de que el puerto de Arica recobre su importancia perdida.

Da pena tomar nota del decrecimiento de las entradas de aduana que ha venido manifestándose desde el año de la ocupación hasta la fecha. Las cifras que se consignarán más adelante prueban con elocuencia que es menester modificar el sistema aduanero de Arica si se desea el incremento comercial de la provincia. En verdad que habría sido

difícil idear medio más eficaz para destruir el comercio de tránsito que la barrera aduanera establecida. De esta suerte el Estado chileno, en vez de propender a la chilenización del territorio mediante una política de franquicias y liberalidad, ha venido a / restringir

p.13

el intercambio de productos, aislando a la provincia de modo casi absoluto en el sentido comercial.

Rebajar los aranceles no sería, por cierto, suficiente para estimular la internación por dicha vía. El Gobierno de Bolivia se encuentra autorizado por una ley de la República para rebajar los derechos de aduana sobre las mercaderías importadas por vía de Mollendo y Puno en una proporción equivalente a la rebaja que haga Chile en los aranceles de Arica.

En caso que esto quisiera realizarse, parece que no sería difícil al Gobierno convenir con el de Bolivia que, durante la subsistencia del Pacto de Tregua, se estableciera alguna fórmula para la fijación del tanto por ciento del valor de las entradas aduaneras que, según aquél Pacto, corresponden a Bolivia.

Se podría estipular con ella, o bien el pago anual de una cantidad equivalente al término medio de las cantidades que haya percibido durante los años de ocupación, o bien, lo que tal vez sería de más difícil aceptación para Bolivia, llevar la contabilidad de los derechos tal como si estos hubieran de seguir pagándose en efectivo, y deducir, en seguida, de esta suma imaginaria el 45%, que deberá ser entregada a Bolivia. El mismo agente financiero de esta última que reside en Tacna podría encargarse de fiscalizar dicha operación.

Si hubiera de tardar mucho la estipulación del Tratado de Paz, no se me oculta cuán gravoso sería para nuestro Erario el desembolso de las cantidades anuales derivadas del Pacto de Tregua, toda vez que el comercio de internación por Arica aumentaría con rapidez extraordinaria desde el momento en que se le declarase puerto franco. Pero, como es de suponer, que las /

p.14

negociaciones diplomáticas estén avanzadas y próximo el día en que se celebre el Tratado definitivo, no creo que, una vez declarado franco, hubiera de llegar el caso de pagar muchas anualidades.

Bajo este rubro de derechos y contribuciones hay que considerar todavía, señor Ministro, otros dos puntos que valen la pena sean estudiados por el Gobierno en estos momentos en que se preocupa seriamente de mejorar la condición económica del territorio de Tacna y de alivianar las cargas que pesan sobre sus habitantes.

Quiero referirme a la aduana de tierra en la frontera del Perú y a la contribución de mojonazgo en la ciudad de Tacna.

Los valles y pueblos fronterizos del Perú, que comprenden esa población de más o menos treinta mil habitantes, no tienen a mano otro mercado más próximo para proveerse de artículos importados que el de Tacna. Tampoco encuentran otro mejor ni más próximo para el envío de sus propios productos. Por este motivo, cuando nuestra frontera no estaba cerrada para ellos, tenía lugar un activo comercio entre las provincias limítrofes, el cual originaba intercambio considerable.

Pues bien, desde que se estableció la vigilancia aduanera en las fronteras, dicho comercio se ha resentido de la consiguiente paralización, con grave perjuicio para nuestro territorio.

A juicio de la Comisión, sería preferible renunciar a las escasas entradas fiscales proporcionadas por esas aduanas, con tal de que se ensanche la actividad comercial del

territorio, y de que Tacna volviera a ser centro de abastecimiento y mercado / general de las comarcas peruanas vecinas.

p.15

En cuanto a la contribución de mojonazgo que pesa sobre los habitantes de aquella ciudad, parece conveniente suprimirla, tanto por ser la única de esa naturaleza que rige en nuestro país y que se conserva solamente por tradición del régimen antiguo, como porque encarece demasiado la vida de los habitantes, escasos de recursos por lo general, y cuya condición urge mejorar por cuantas maneras estén al alcance del Estado.

Me he permitido, pues llamar la atención de US. hacia estos dos puntos de no poca importancia para el objeto que se propone.

ESTADISTICA COMERCIAL DE ARICA Y MOLLENDO

Según lo que he dicho más arriba es sensible tener que establecer que el movimiento mercantil ha sido, como la población, en decrecimiento constante. En los últimos años de la administración peruana el comercio de Arica llevaba vida floreciente.

A falta de otros datos, así lo acreditaría el magnífico y espacioso local destinado a la Aduana que, según los testigos de su auge, se veían repletos de mercaderías, y lo que hoy yacen vacíos, apenas ocupados con grupos de bultos aquí y allá, que casi se pierden en los vastos almacenes.

He aquí algunos números tomados de la Estadística: el año 1877 Arica importó mercaderías por valor de 2.558.961,63 soles de plata, y exportó por 5.936.989,50 soles. A principios de la ocupación chilena, en 1883, la importación ascendió a \$1.000.643 y la exportación a \$4.337.276, produciendo / las entradas de

p.16

aduana una renta fiscal de \$1.463.101.

En esa época Arica era el puerto casi exclusivo de que Bolivia se servía para su comercio.

Poco después se unió el puerto de Mollendo con Puno, y no obstante las dificultades de aquél puerto para el embarque y desembarque, y no obstante todavía hallarse sometida la carga que va a La Paz a tres trasbordos en el trayecto, el comercio de tránsito para Bolivia ha disminuido en proporción considerable en el puerto de Arica, que es excepcionalmente bonancible en todo el año.

El siguiente cuadro manifiesta el movimiento de mercaderías en la aduana en el espacio de nueve años:

	<u>1892</u>	<u>1893</u>	<u>1894</u>
Derechos de Aduana	335.158	345.911	139.434
id.	<u>1895</u>	<u>1896</u>	<u>1897</u>
	136.265	158.055	144.713
id.	<u>1898</u>	<u>1899</u>	<u>1900</u>
	99.084	85.143	117.339
Import.	<u>1892</u>	<u>1893</u>	<u>1894</u>
	1.072.974	1.166.400	1.028.640
id.	<u>1895</u>	<u>1896</u>	<u>1897</u>
	1.317.056	1.285.273	838.746
id.	<u>1898</u>	<u>1899</u>	<u>1900</u>
	1.134.338	1.596.822	1.764.007
Export.	<u>1892</u>	<u>1893</u>	<u>1894</u>
	1.256.633	1.095.646	1.485.945 /
p.17	<u>1895</u>	<u>1896</u>	<u>1897</u>
	2.403.635	1.717.094	1.330.040
id.	<u>1898</u>	<u>1899</u>	<u>1900</u>
	1.184.197	2.017.331	2.684.415

Entretanto en Mollendo pasa lo contrario. El movimiento del puerto aumenta y su situación se hace más próspera de año en año, y esto proviene principalmente de que, a pesar de las dificultades apuntadas, el comercio del norte de Bolivia se hace casi exclusivamente por allí.

El Gobierno del Perú no publica estadísticas minuciosas que permitan consignar todos los datos que se han insertado respecto al puerto de Arica. Lo único que se puede establecer son los derechos de aduana percibidos en los seis años siguientes:

1892.....\$	757.491,95
1893.....\$	555.588,10
1894.....\$	527.583,64
1895.....\$	664.426,71
1896.....\$	1.692.222,31
1897.....\$	958.539,39

Estas cifras comprueban la aseveración antes establecida. La influencia del comercio de Bolivia al puerto de Mollendo obedece a dos factores: 1. la mayor rapidez del viaje por ferrocarril, primero, y después por vapor a través del lago Titicaca; y 2. la percepción de derechos aduaneros mucho más reducidos en Mollendo que en Arica. Sobre ambos me he detenido suficientemente en los títulos anteriores de la presente comunicación. /

p.18

El ferrocarril de Antofagasta, en cambio, no ha influido sensiblemente en la disminución del comercio de Arica porque aquél sirve en las regiones del sur de Bolivia, como Huanchaca, Oruro, etc., mientras que todo el norte y las dilatadas comarcas tropicales del interior buscan su salida y su tráfico de importaciones por la vía peruana.

POBLACION DE TACNA Y ARICA

En el cuadro siguiente se anota la población de estos departamentos en los años en que se han practicado censos:

	<u>1876</u>	<u>1885</u>	<u>1895</u>
Arica	9.041 hab.	9.228 hab.	7.641 hab.
Tacna	19.245 «	20.315 «	16.519 «

Según don Mateo Paz Soldán, la ciudad de Tacna, que era la capital del departamento de Moquegua, tenía en 1858 un número de habitantes que se estimaba en 15.000. El censo de 1885 le asigna 14.183 habitantes; y el de 1895, según la noticia preliminar publicada por la oficina de estadística, anota sólo 9.418. En fin, los cálculos de los concesionarios de la localidad están conformes en que, en el presente año de 1904, no llegan a 7.000.

Otro tanto pasa en la ciudad y pueblo de Arica. En 1856 se estimaba su población en 4.500; en el censo de 1876 registraba una población sensiblemente semejante; el de 1885 anota sólo 2.853. Hoy se calcula en 2.500.

Esta disminución siempre creciente se debe, en alguna parte, quizás a los fenómenos sísmicos que, tiempo en tiempo, /

p.19

se han producido en su comarca; pero muy principalmente, sin disputa, al régimen allí establecido por la ocupación chilena que ha obligado a emigrar a muchos habitantes por falta de trabajo o de condiciones favorables para la vida.

Por esta razón se observa en Tacna el espectáculo desolador de muchas casas abandonadas, para las cuales faltan habitadores aún en forma gratuita.

La ciudad tiene hoy 3.672 habitaciones, de manera que corresponde una habitación para cada dos habitante. La ciudad y puerto de Arica, a pesar de haber cesado casi del todo las fiebres tercianas y palúdicas, que antes lo hacían malsano, no está más favorecido: tiene 1.243 habitaciones, o sea, también una habitación por cada dos habitantes.

MEDIDAS PARA ASEGURAR EL EXITO DE CHILE EN EL PLEBISCITO

En las páginas anteriores quedan ya indicadas las medidas trascendentales que, según el criterio de la Comisión, son indispensables para conseguir la chilenización, hasta hoy mal comprendida, de la provincia de Tacna.

Parece evidente que si se realizan en plazo más o menos breve, el éxito de Chile en el Plebiscito quedará completamente asegurado.

Fundo este aserto: 1. en las razones dadas más arriba de que el interés material será el mayor estímulo para que los habitantes extranjeros deseen quedar definitivamente incorporados a Chile; y 2. en el incremento de población chilena que, por la fuerza de las cosas, tendrá que producirse allí desde el día en que se de principio a grandes trabajos /

p.20

públicos, y en que se desarrolle el campo de los negocios particulares.

Dejando a un lado las obras de grande aliento por emprender y sobre las cuales me he detenido lo bastante en esta nota, quedan todavía unas cuantas ideas más, ya de administración política, ya de servicios públicos o construcciones de edificios, que servirán también de una manera muy eficaz para los fines que se desean.

No dudo que los representantes del Ejecutivo en la provincia ya habrán tenido cuidado de indicar a US. diversas medidas de fácil realización y de costo relativamente pequeño, para las cuales bastaría consultar algunas sumas en el presupuesto.

Así se hizo cuatro años ha, pero desgraciadamente más tarde el Gobierno de la época no creyó necesario invertirlas.

A este respecto se recomienda con urgencia la conclusión de algunos edificios, como la iglesia matriz, importante estructura de piedra del tiempo de los peruanos, que se levanta hasta la mitad de la altura de los muros; la Intendencia, dejada asimismo, a medio construir, y cuya terminación ahorraría al Fisco sumas considerables gastadas hoy en arriendos de oficinas públicas; algunos locales de escuelas, tanto por economía de canones a la larga, como para dar más comodidades y facilidades a la enseñanza.

Encuentra también la Comisión que sería conveniente, ya que se trata de implementar un plan de medidas nuevas de gran trascendencia, ensanchar la esfera de acción y autoridad del jefe administrativo de la provincia, haciéndolo salir de las condiciones ordinarias en que la Ley de Régimen Interior /

p.21

coloca a los Intendentes, y mejorando, al mismo tiempo, su situación pecuniaria, toda vez que él está llamado a encarnar en su persona la representación de Chile, y a ser el centro obligado y único de la población nacional.

Me permito insinuar a US. estas ideas para que el Gobierno se sirva meditarlas junto con los proyectos de mayor importancia.

PORVENIR DE LA PROVINCIA DE TACNA EN RELACION CON SUS RIQUEZAS NATURALES Y SU POSICION GEOGRAFICA

Con relación a este último punto consultado por US., no es fácil para la Comisión expresar otras opiniones que aquellas que se basan en impresiones recogidas un poco de prisa, o en informes que han visto la luz pública de funcionarios especialmente encargados de estudiar la geografía y riquezas de la provincia.

Parece un hecho perfectamente comprobado que, además de la producción agrícola, susceptible de ser incrementada con la irrigación, existen allí depósitos minerales de diverso géneros de sales, borato, azufre y aun salitre. Y además de esto, quién sabe cuantas sorpresas no habrá todavía en expectativa.

Ahora bien, el porvenir comercial de la provincia tiene necesariamente que ser muy considerable desde el momento en que ella sirva de tránsito para el comercio de Bolivia, y cuando, abierto el canal de Panamá, por su situación geográfica, el puerto de Arica habrá de cobrar un vuelo difícil, por el momento, de precisar. /

p.22

FINAL

Con esto, quedan señor Ministro, contestados todos los puntos de la nota de US.

A cada uno de los miembros de la Comisión y al infrascrito nos halaga la confianza de que el Gobierno, aceptando en todas sus partes la manera de pensar de la Comisión Consultiva, que es la misma de cuantos estudian el problema, emprenderá desde luego el plan indicado. Nos halaga la confianza de que lo pondrá en práctica de manera completamente resuelta y decidida para llevar trabajo, actividad, progreso y bienestar a la provincia de Tacna y para asegurar, una vez por todas, en forma que no admite dudas ni vacilaciones, nuestro dominio definitivo sobre ese territorio, cuya soberanía futura está puesta en tela de juicio a causa solamente de la debilidad o indiferencia de la política chilena.

Dios guarde a US.