

**“LA CIRCULACIÓN ARTERIAL DE LA RIQUEZA”.
ESTRATEGIAS DE DESARROLLO REGIONAL
E INTEGRACIÓN ECONÓMICA
CON BOLIVIA Y EL NOROESTE ARGENTINO,
TARAPACÁ 1864-1936¹**

por:
LUIS CASTRO C.

¹ Ideas preliminares de este artículo fueron expuestas en el *Primer Encuentro de Intelectuales Chileno-Boliviano*, Universidad Mayor de San Andrés, La Paz, 8 al 10 de noviembre de 1999. El presente trabajo forma parte del proyecto DIPUV N° 01/2000 financiado y patrocinado por la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad de Valparaíso.

RESUMEN

Este artículo describe y analiza las distintas propuestas, enunciadas entre 1864 y 1936, que buscaron establecer un mecanismo estratégico de integración económica entre la provincia de Tarapacá, Bolivia y el noroeste argentino, y lo contextualiza en la discusión pública epocal dada entre la administración central del Estado chileno y actores regionales respecto al tema del desarrollo económico tarapaqueño.

ABSTRACT

This article describes and analyzes the distinct proposals enunciated between 1864 and 1936, that sought to establish a strategic mechanism of economic integration among the province of Tarapacá, Bolivia and the northwest of Argentina, and put it in the context of the public discussion of those years, given among the central administration of the Chilean state and regional actors regarding the theme of Tarapacá economic development.

INTRODUCCIÓN

La pronta normalización de la minería del salitre impulsada por Chile en la provincia de Tarapacá, una vez asentada su administración a comienzos de la década de 1880, no sólo conllevó un propósito inmediato, el conseguir recursos frescos para financiar la guerra con Perú y Bolivia (Sater 1984), sino además un objetivo mediano, como el sostener monetariamente un irrenunciable afán modernizador y civilizador (cfr. Balmaceda 1881; Subercaseaux 1997: 89-105).

Esta ansia modernizadora impuso a la economía tarapaqueña una sujeción constreñida a la riqueza aportada por el nitrato de sodio, lo que en el transcurso de su aplicación se tradujo en la implementación de una estrategia de desarrollo que sólo tomó en cuenta los requerimientos estatales². Lo anterior, rápidamente se convirtió en un factor catalizador de descontento social, demandas y proyectos que emanaron desde diversos ámbitos de la comunidad local, tales como empresarios, comerciantes, municipio, intendencia, gremios, etcétera. En su conjunto, ambas dinámicas derivaron en un gran debate público que duró más de seis décadas, tensionando a casi todos los actores regionales en relación al Estado chileno (Castro 1995: 32-66; 1999: 390-433).

Uno de los contenidos más interesantes de este debate fue el planteamiento de integración económica con Bolivia y el noroeste argentino. Entendida esta propuesta como parte medular de una estrategia de desarrollo distinta a la estatal, no sólo tomó en cuenta los elementos históricos de este circuito comercial, sino además un parámetro conceptual que la entendió más allá de una acción, si se quiere natural, entre dos espacios cercanos. De esta manera, el desafío de la integración económica tuvo sentido, para los tarapaqueños de entonces, en la medida que aceleradamente se constituyó en un mecanismo integral, potenciador

² Este tema ha sido latamente analizado por la historiografía chilena, describiendo dos posturas genéricas. Una, que ha entendido a la industria salitrera como un polo de desarrollo. Otra, como un enclave económico. Entre ambas, una tercera perspectiva ha propuesto a la minería del nitrato como un enclave en términos regionales (la no reproducción de beneficios en el espacio de extracción) y como un polo de desarrollo para el espacio nacional (ganancias para la zona central de Chile). Para una revisión exhaustiva de estos planteamientos en el mismo orden descrito, ver Cariola y Sunkel (1982), Pinto y Ortega (1991), Fernández (1983), González (1987a).

y privilegiador de los componentes socioeconómicos endógenos, además de facilitador de un conjunto de iniciativas locales, con la capacidad de sobreponerse a las dinámicas propiciadas desde el Estado y proyectar a la economía de Tarapacá en el largo plazo y con la menor recurrencia de ciclos inestabilizadores.

La descripción y análisis de las características de estas propuestas de integración económica con Bolivia y el noroeste argentino serán el propósito central a exponer en este artículo. Del mismo modo, la revisión de algunos componentes de estos proyectos de desarrollo regional, el contexto histórico en que se dieron y el grado de internalización que alcanzaron en la sociedad tarapaqueña de fines del siglo XIX y comienzos del XX.

LA PROBLEMÁTICA DEL DESARROLLO REGIONAL, LA ESTRATEGIA RENTISTA DEL ESTADO CHILENO Y LAS PROPUESTAS ECONÓMICAS LOCALES

La estrategia de desarrollo económico estatal adscrita a la cuantiosa renta salitrera rápidamente se mostró ante la sociedad tarapaqueña como precaria e inestable (Castro 1995: 34-44; 1999: 390-403)³. Por una parte, constantes ciclos depresivos asociados a una peligrosa cesantía cada cierto tiempo ponían en alerta tanto a las autoridades provinciales y agentes de Estado vinculados a la región como a la opinión pública de Tarapacá y Santiago (cfr. González 1987a: 3-13)⁴. Por otra, la reproducción de los beneficios de esta política económica se expresaba claramente asimétrica. Mientras en la zona centro-sur del país se hacían grandes inversiones urbanas financiadas con la renta obtenida a través de la explotación del salitre y, además, se propiciaba un constante impulso a la agricultura e industria por medio de una demanda claramente inducida⁵, en el espacio de extracción abundaba la incertidumbre social y la falta de infraestructura básica en puertos, pueblos y oficinas, sin tomar en cuenta una casi nula diversificación productiva⁶.

Ante este cuadro, los actores tarapaqueños prontamente se vieron en la necesidad de configurar una estrategia de desarrollo económico regional que minimizara esta incertidumbre endémica, sobre todo a través de la instauración de elementos no sujetos a la reproducción de la renta salitrera y que, adicionalmente, solventaran una economía local de largo plazo indemne a las recurrentes crisis factuales emergidas de la explotación del nitrato de sodio.

³ Esta estrategia se solventó en tres componentes: 1) *hegemonía minera*, que se entendía respecto a la provincia de Tarapacá exclusivamente en torno a la extracción del salitre, impidiendo en los hechos la explotación de otros minerales; 2) *especialización productiva*, que condicionaba a la economía tarapaqueña a una nula diversificación estructural; 3) *inhibición de polos de desarrollo locales*, que implicaba en el ámbito regional obstaculizar iniciativas que cambiaran la prioridad de la obtención de la renta salitrera.

⁴ En relación a los ciclos depresivos de la industria salitrera, su nefasta lacra de cesantía y el temor social que provocaba en la capital, consultar *El Mercurio de Santiago* de la época.

⁵ Nos referimos en este caso, siguiendo a González (1987a: 4), al propósito gubernativo de convertir a la creciente población que vivía y trabajaba en la pampa y puertos salitreros en un mercado irrestricto para los productos agrícolas y alimenticios de la zona central de Chile. Una política que llegó incluso a restringir de modo premeditado algunos cultivos locales para cumplir con tal fin. Por ejemplo, la prohibición mediante el Decreto Ley N° 550 de 1925 para plantar viñedos y elaborar vino que afectó a los distintos valles y oasis de Tarapacá. Esta acción, en su momento, se entendió en diversos círculos tarapaqueños como una actitud antiperuana y centralista. Los alcances de esta medida y la respuesta de los principales afectados, los agricultores del oasis de Pica, en: ITPA, vol. 28, Libro Confidenciales Enviadas y Recibidas 1926, *Oficio confidencial N° 292 del Intendente de Tarapacá al Subdelegado de Pica*, Iquique 10/3/1926, sin fol.

⁶ Los temas más candentes en este ámbito fueron el del agua potable, red de alcantarillado e instalación portuaria. Existiendo notables deficiencias en este tipo de infraestructura urbana, no sólo actuó como un catalizador de descontentos masivos y consensuados, sino además como un articulador de un discurso regionalista y anticentralista oponiendo a parte importante de la comunidad tarapaqueña con el Estado. Una relación más bien descriptiva de este conflicto en Castro (1999: 410-416).

Sin desconocer la importancia del oro blanco, lo que comenzaron a plantear al Estado fue una propuesta más global e integradora que no sólo reprodujera los beneficios en la zona centro-sur del país, sino también lo hiciera de modo principal en Tarapacá. Así, los distintos proyectos locales de desarrollo se articularon en torno a elementos alternativos y antagónicos a la visión estatal impuesta desde los aparatos administrativos centrales (Ejecutivo y Parlamento). Una oposición fundamentada en un funcionalismo economicista destinado a potenciar los factores endógenos, y en la necesidad de implementar una capacidad de gestión propia para contrarrestar la existencia de un centralismo estatal que era visto como agobiante e interesado. Es decir, permitir que algunas decisiones de este ámbito y nivel se tomaran directamente en la provincia y no en los pasillos de La Moneda y el Parlamento⁷.

Tres componentes básicos entrecruzaron las distintas propuestas, configurando un complejo patrón estratégico. El primero apuntó a la implementación de una "industria agrícola", tanto para abastecer el mercado interno como para comerciar sus productos en los espacios económicos aledaños. El segundo explicitó la necesidad de expandir la extracción de minerales metálicos y no metálicos con el objeto de configurar una real "minería regional". El tercero comprendía el desarrollo regional a través de una ligazón matricial con el espacio subregional (Bolivia, noroeste argentino y el sur peruano), buscando establecer una conexión para, por una parte, poder ampliar mercados en donde ubicar los anhelados excedentes agrícolas locales, como, por otra, lograr modernizar la economía provincial mediante el fomento de una infraestructura —camino, líneas férreas y puertos— viabilizadora de esta integración económica (Castro 1995: 44-65). En síntesis, la pretensión final de la estrategia que contenía al conjunto de estas variables fue la de posibilitar una expansión estructural a partir de potencialidades internas.

Entendiendo estos tres componentes como esenciales y estrictamente complementarios para afinar el modelo de desarrollo regional planteado, la integración económica con Bolivia y el noroeste argentino adquirirá —en el ámbito de la discusión pública llevada a cabo en la provincia tarapaqueña entre 1880 y 1940— una posición privilegiada. No sólo porque hacía factible la expansión de la economía local mediante una mínima relación con la zona centro-sur del país, posición justificada y entendida como una reacción hacia el centralismo estatal, sino además porque en este sentido había una extensa experiencia histórica que hacía más entendible una economía regional enlazada con los espacios aledaños que con la lejana zona nuclear de Chile. En otras palabras, era retomar una lógica económica recurrente, pero en un contexto propositivo explícito, estratégico, capitalista y modernizante.

LA "CIRCULACIÓN ARTERIAL DE LA RIQUEZA", O EL PROYECTO REGIONAL DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA CON BOLIVIA Y EL NOROESTE ARGENTINO

La idea básica del planteamiento de integración económica fue el de estructurar una plataforma, a través de mercados cercanos y potencialmente en expansión, que encauzara objetivamente la propuesta de desarrollo regional, logrando crear incentivos crecientes a la

⁷ Los requerimientos de este orden traspasaron todos los ámbitos de la sociedad tarapaqueña, describiendo no tan sólo un carácter anticentralista y contestatario, sino además posicionando un planteamiento esencialmente propositivo desde el punto de vista de una opción regional de desarrollo económico. Algunos interesantes datos se pueden revisar en: Billingham (1893: 8-9); ATT, vol. 301, *Informe del Subdelegado de Challacollo*, Cerro Gordo 5/3/1895, sin fol.; *El Tarapacá*, Iquique 7/3/1913; *El Nacional*, Iquique 28/8/1918; *Las Cuestiones Sociales*, N° 298, Iquique 10/3/1927, p. 2.

proyectada producción agrícola, explotación minera y comercio internacional. Con esta estrategia se pretendió desarrollar un flujo de intercambio económico recíproco con Bolivia y el noroeste argentino principalmente, como asimismo el implementar una dinámica importadora y exportadora desvinculada de los centros administrativos del país, aunque no excluyente, y posibilitar que Tarapacá no siguiera siendo un mero espacio consumidor y generador de renta por necesidades e intereses exógenos.

Desde esta perspectiva, la economía tarapaqueña debía sostenerse en sus propias potencialidades no tan sólo para producir (minerales y especies agrícolas diversas), sino también para facilitar la circulación de bienes y servicios hacia los espacios circundantes; con ello la producción de salitre pasaba a ser un elemento más dentro de una estructura mayor (la economía regional), menos inestable y proyectada al largo plazo⁸.

Lo que buscó afanosamente este proyecto de integración económica fue el pasar de una conducta estática (solventada por un Estado poderoso, lento y centralista) a una estructura dinámica que convergiera respecto a la articulación de actores regionales y la participación de la administración central. A esta idea acertadamente se la llamó, a mediados de los años treinta, la "circulación arterial de la riqueza"⁹.

En términos de su composición, esta circulación arterial configuraba dos planos móviles, uno de interrelación de mercados prioritarios y espacios directos (bolivianos, del noroeste argentino y el sur peruano, en este orden), y otro indirecto, facilitador de vínculos comerciales con mercados subregionales más lejanos, como la amazonia brasileña y el centronorte del Perú, además de la zona central de Chile, Europa y Norteamérica (ver esquema)¹⁰. También fue entendida como un tramado que dependía de la implementación de vías de comunicación comercial-productiva, de la experiencia histórica de circuitos mercantiles entre estas regiones con Tarapacá, y del financiamiento de la infraestructura hacedora de la estrategia de desarrollo.

De estos tres elementos, la construcción de una red vial fue la más importante. Comprendiendo rápidamente los distintos actores tarapaqueños que la única posibilidad de concretar sus ideas de desarrollo era mediante una obligatoria construcción de nexos físicos como caminos y líneas férreas, vínculos que además sobrepasaban con creces los establecidos en el circuito mercantil colonial y aun salitrero (cfr. Assadourian 1982; Sanhueza 1992:169-182; Núñez y Dillehay 1995), este tema adquirió preponderancia en el debate público. Un protagonismo no sólo dado desde el punto de vista estrictamente macropropositivo, sino también por la puesta en escena de un conjunto de iniciativas privadas y sectoriales que apuntaron hacia este norte. En este sentido, las rutas coloniales y salitreras sólo eran útiles en la medida que señalaban un trazado suficientemente probado para realizar el intercambio económico, pero nada más. Había que proponer y llevar a cabo sistemas camineros modernos que, adicionalmente, encadenaran las actividades económicas pensadas en los postulados básicos de la estrategia de desarrollo regional.

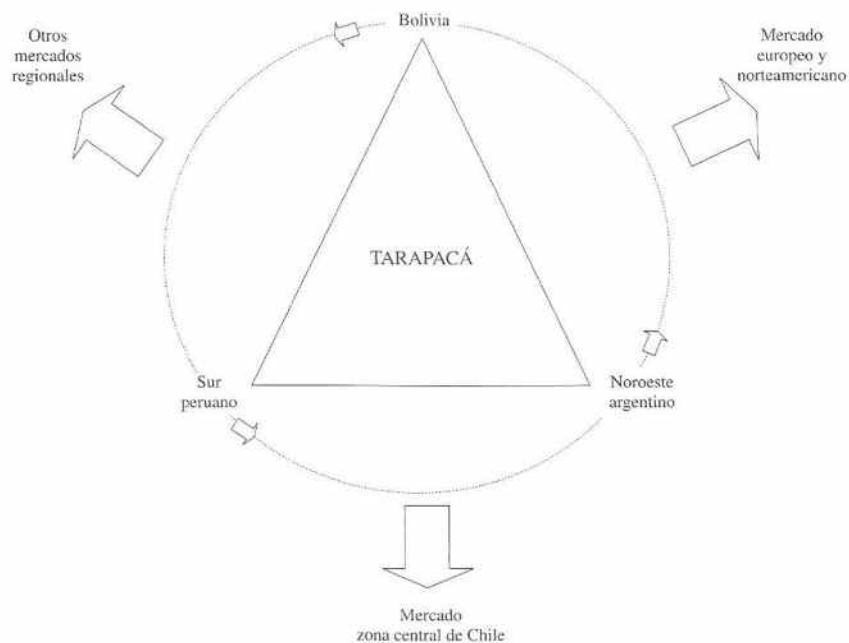
Producto de lo anterior, la integración económica se presentó como un sistema integral de comunicación que se afianzaba en una arquitectura multidireccional sustentada en algunos tramos básicos. Característica que posibilitaba una alta factibilidad de financiamiento,

⁸ *La Defensa de Tarapacá*, Iquique 17/11/1934, pp. 6-7.

⁹ *Ibíd.*

¹⁰ Ciertamente que la posición de los mercados europeos y norteamericanos en este esquema de la "circulación arterial" estaba asociada a la venta de salitre. Por tanto, la explotación del nitrato no se enajenaba de esta estrategia de desarrollo regional, sino que más bien se integraba como una variable articulada, sujeta a la concreción de una economía local entendida en el largo plazo, y alejada de los propósitos rentistas del Estado chileno.

ESQUEMA CIRCULACIÓN ARTERIAL DE LA RIQUEZA



a pesar de su calidad de megaproyecto, al concebirse mediante la ejecución de etapas sucesivas en el tiempo —que podían cambiar de prioridad— hasta configurar el circuito completo.

La diferencia de esta directriz propositiva respecto a lo que el Estado chileno venía haciendo desde la década de 1880 radicó en que este último sólo implementó y fomentó una vialidad que aseguraba la obtención de la renta salitrera, es decir, caminos y líneas férreas limitadas en su potencialidad económica, además de disfuncionales a una estrategia de desarrollo regional como ésta¹¹. En este escenario, los distintos proyectos camineros y ferrocarrileros integracionistas que se presentaron a la luz pública durante el ciclo expansivo del salitre, que en estricto rigor comenzó antes de la administración chilena, se caracterizaron por ser muy consistentes y coherentes a pesar de los elementos estructurales en contra y de la diversidad de sus orígenes, dando cuenta de la existencia de un proceso propositivo maduro y no de aventuras empresariales coyunturales.

A pesar que en medida importante la minería del salitre modificó desde mediados del siglo XIX la intensidad del tráfico mercantil colonial entre Tarapacá y las regiones aledañas

¹¹ Una clara muestra de este alineamiento fue el trazado de los ferrocarriles privados y públicos que se construyeron en Tarapacá entre 1870 y 1930, todos ellos marcando un derrotero que no sobrepasó nunca la parte occidental de la depresión intermedia, donde precisamente se encontraba la riqueza salitrera. Desde esta perspectiva, el área más oriental —de valles, precordillera y altiplano— quedó estratégicamente al margen para el Estado chileno y para buena parte del mundo empresarial. En relación al espacio andino de Tarapacá, el impacto de ciclo salitrero, los aymaras y la estrategia económico-rentista del Estado chileno durante las primeras cinco décadas de su administración, ver Castro (2000), González (1987b: 39-44; 1989: 24-31).

de Bolivia y Argentina¹², la continuidad de este modelo de intercambio circular y subregional constituyó un sólido fundamento experiencial a la hora de las proposiciones. De algún modo, la persistencia exitosa y cotidiana de un comercio que se desenvolvía estructuralmente de forma paralela a las necesidades más estratégicas del Estado chileno (como el arriaje del noroeste argentino y boliviano, y la llamería andina) daba cuenta de la factibilidad de potenciar esta dinámica histórica bajo un parámetro estratégico y modernizador, dándole un macro-sentido a través de una estrategia de desarrollo emanada desde componentes endógenos. En otras palabras, si este intercambio se había constituido en un soporte para la economía tarapaqueña con medios precarios, perfectamente se podía acrecentar por medio de un conjunto de infraestructuras que lo hicieran más rápido, a un mayor volumen y conectando mercados directos e indirectos sin importar la distancia.

El financiamiento de esta vialidad fue otro elemento central. Desde este punto de vista, la lógica usada por algunos actores tarapaqueños fue simple y directa. Entendiendo este proyecto de desarrollo como parte de una propuesta que también beneficiaba económicamente al país, el Estado debía obligatoriamente comprometerse. Después de todo, éste era un muy buen mecanismo para aumentar los ingresos fiscales, recursos que podían llegar a ser más significativos que los aportados por el salitre:

“...aumentará la producción actual [de salitre], desarrollará las riquezas latentes en la provincia, acrecentará el intercambio entre Chile y Bolivia (y el noroeste argentino indirectamente) y proporcionará nuevas entradas al Estado por los derechos aduaneros”¹³.

Precisamente, la manera más eficaz de que parte de la renta obtenida por el Estado chileno, a través de la explotación del nitrato de sodio fuera reinvertida en esta región como un modo concreto de solventar la estrategia de desarrollo, fue proponiendo que se gastara en infraestructura vial para la integración económica con Bolivia y el noroeste argentino; mecanismo que debía necesariamente complementarse avalando un sistema de concesiones a privados. Con esto, se buscó comprometer a la administración estatal a asumir parte del costo y no a descansar en la acción de empresarios individuales y aventureros.

LAS RUTAS PARA LA “CIRCULACIÓN ARTERIAL DE LA RIQUEZA”

Los primeros antecedentes que hemos podido registrar respecto a la relación de Tarapacá con el suroeste de Bolivia bajo los parámetros modernizadores de integración económica datan de 1864. Ese año, a raíz de los intereses mineros del empresario boliviano Aramayo, se impulsó la formulación de un proyecto que buscó unir Oruro con la provincia tarapaqueña, particularmente con Iquique¹⁴. El diseño, elaborado por el ingeniero Hugo Reck, demarca-

¹² Nos referimos a la vieja dinámica comercial —entre el siglo XVII y la primera parte del XIX— que consignó, entre otras transacciones, el porteo de agua de Pisagua y Arica hacia Huantajaya e Iquique, el ingreso de insumos diversos desde Bolivia y el mismo noroeste argentino destinados a las labores mineras, a la venta de vino y aguardiente piqueño a Potosí, Atacama, etc., y, por supuesto, a la salida de la plata hacia el Perú y otros mercados de la metrópoli. Una visión general de la economía tarapaqueña en el período colonial en Villalobos (1979).

¹³ AMIOP, vol. 1608, *Informe sobre el ferrocarril Patillos-Sillilica*, Iquique 29/2/1904, sin fol.

¹⁴ Pensamos que el propósito explícito y primordial de Aramayo al impulsar este proyecto ferroviario era conformar una estructura vial que le permitiera sacar de modo rápido, seguro y económico el mineral de plata orureño de su propiedad; sin embargo, los alcances potenciales y estratégicos de su iniciativa superaron largamente este fin, dando comienzo formal a la viabilidad y factibilidad de lo que más tarde los tarapaqueños llamarían la “circulación arterial de la riqueza”. Cuestión más que relevante si tomamos en cuenta que hacia fines del siglo XIX

ba una vía ferroviaria que, conectándose en el sector de La Noria con el ferrocarril salitrero, que ya llegaba a Iquique, subía por el pueblo agrícola de Pica hasta internarse hacia el oriente siguiendo una ruta al sur de la laguna del Huasco. Desde este punto, pasaba por Isma al suroeste del salar de Empexa, ya en pleno territorio boliviano, para, bordeando el lado occidental de este salar, llegar finalmente a Oruro. La localidad de Oruro, sin duda, significaba además comunicación directa con La Paz¹⁵.

Si bien no tenemos mayores antecedentes de este proyecto, podemos describir con cierta claridad sus objetivos: primero, incentivar la explotación minera potencial de los sectores aledaños a la línea del tren y tener, además, un punto de salida ubicado estratégicamente; segundo, generar una palanca para la movilidad comercial permanente entre, a lo menos, Tarapacá y Oruro, buscando por una parte la salida de productos bolivianos hacia el exterior por Iquique, como por otra, la internación de mercaderías por este mismo puerto a los territorios orureños; y tercero, potenciar la actividad agrícola, específicamente la de la zona de Pica, con el fin de abastecer a un bajo costo a las faenas extractivas de nitrato de sodio en Tarapacá y de plata en Oruro, como igualmente a la minería que se implementara en el espacio andino fronterizo entre estas dos regiones a propósito de esta vía de comunicación¹⁶.

En 1880, el ingeniero Lastarria retomará integralmente el proyecto del ferrocarril a Oruro. Utilizando el estudio de Hugo Reck, priorizará un uso comercial de esta vía, ligándola a la salida y entrada de productos transables, y dejando en un segundo plano la promoción productiva minera y agrícola, mas no descartándola, además de explicitar la necesidad de conectarse con la ciudad de La Paz¹⁷. La iniciativa de Lastarria, a pesar de las diferencias de énfasis, consolidará la estrategia económica del ferrocarril promovido por Aramayo dieciséis años antes, demostrando la viabilidad y necesidad de la integración subregional para potenciar y consolidar la producción de salitre, una minería que ya dejaba entrever la inmensa cantidad de insumos que demandaría para poder funcionar con los niveles de crecimiento que alcanzó posteriormente. Este alcance fue decididamente asumido por las autoridades administrativas chilenas de Tarapacá, logrando incluso que el gobierno central, a través del Ministerio de Obras Públicas, implementara un grupo de estudio para el proyectado ferrocarril entre Iquique y Bolivia. Esta comisión, integrada por Aurelio Lastarria en calidad de jefe, Alejandro Bertrand, el ingeniero Stenilem y el ayudante Núñez, culminó sus labores a fines de 1881¹⁸.

En el año 1885 los intentos por conectarse con Bolivia a través de una vía moderna vuelven a resurgir. Esta vez un empresario minero, Francisco Bascuñán, solicitará al Ministro del Interior permiso para construir un camino carretero entre Iquique y la frontera boli-

Oruro se convertiría en la principal zona productora de estaño y los Aramayo en uno de sus barones. Desde esta perspectiva, si el ferrocarril en cuestión se hubiese concretado, habríamos estado en presencia de un escenario económico más dinámico al conjugarse la minería del salitre de Tarapacá con la del estaño de Oruro mediante un cordón umbilical facilitador de la circulación de bienes y servicios en un espacio subregional como el descrito. Antecedentes sociales y económicos de la familia Aramayo como una de las principales productoras de plata y estaño boliviano en Klein (1997: 161-196), Mitre (1981).

¹⁵ AMIOP, vol. 1608, *Informe del Intendente al Ministro de Obras Públicas respecto al proyecto del ferrocarril de Iquique a Bolivia*, Iquique 7/6/1902, sin fol.

¹⁶ Es conveniente recordar que el proyecto ferroviario de Aramayo vino a dar sustancia a la ley peruana del 28/8/1856 que había declarado a Iquique puerto de depósito y de tránsito para las mercaderías bolivianas (López 1910), una determinación que si bien comprendió la construcción de un muelle y la habilitación de una aduana, no consignó la implementación de un camino moderno de internación.

¹⁷ *Ibid.*

¹⁸ AIT, vol. 23, *Oficio sobre el ferrocarril boliviano*, Iquique 19/11/1881, fol. 43.

viana con el fin de lograr una conexión expedita con los yacimientos mineros de la provincia de Lípez¹⁹. Sin embargo, lo novedoso de esta empresa no estará en la solicitud de Bascuñán²⁰, que era estrictamente funcional en torno a la promoción de la minería tarapaqueña, sino en la reacción de Gonzalo Bulnes en su calidad de máxima autoridad provincial. Por primera vez un actor regional de primer orden en el ámbito de la administración chilena, en este caso el jefe político de Tarapacá, explicitará los contenidos estratégicos diseñados detrás de estos proyectos:

“La ejecución de un camino carretero entre este puerto y Bolivia (...) crearía para esta ciudad una vida permanente dándole la riqueza del comercio de tránsito y de expendio de las mercaderías y productos que se usan en aquellos centros mineros (...). Todo lo que sea unir Bolivia y Chile, atando por lazos comerciales la vida y el desarrollo de aquel país al nuestro, me parece que es la primera obra a que debe propender una administración que tenga en vista la grandeza futura del país”²¹.

No cabe duda de que en el pensamiento de Bulnes la posibilidad de articular una economía regional de largo plazo no pasaba por privilegiar la minería del nitrato, sino más bien por incentivar un circuito vial capaz de sostener la máxima producción local como del espacio fronterizo circundante. Para ello, había que ofrecer canales de circulación accesibles y que llevaran, casi obligadamente, los distintos productos, generados y demandados por las actividades económicas impulsadas por este camino, a través de todo el territorio tarapaqueño.

Lo que Gonzalo Bulnes lo planteó de forma genérica, su sucesor, Anfión Muñoz, lo manifestará estadísticamente un año después, dejando en claro los conceptos económicos que respaldaban esta pretensión integracionista:

“La importación de mercaderías extranjeras que en los cuatro primeros años de la ocupación chilena de este territorio fue en progresión creciente hasta alcanzar en 1883 a la suma de \$ 3.529,437 bajó en el año 1885 a \$ 1.944,241. La causa de esta notable disminución se atribuye, en gran parte, a haberse paralizado la importación a Bolivia por la frontera de este departamento. Desde esa época el comercio de internación a ese país se hace por la vía de Mollendo. Sería de grandísima importancia para el futuro desarrollo i engrandecimiento de esta Provincia si se llegara a obtener la suspensión de la prohibición expresada, lo que también redundaría en grandes beneficios para la vecina república. Entonces sería llegado el caso de construir un ferrocarril desde este puerto de Iquique hasta el interior internándose por la frontera boliviana para dar vida e impulsar numerosas industrias i asegurar permanentemente la vida de este importante puerto”²².

El objetivo de tener afinada socialmente una propuesta de integración económica ligada a la posibilidad de un desarrollo regional de largo aliento comenzará hacia la década de 1890 a inundar a los más amplios sectores de la administración provincial, demostrándose con ello el grado de internalización de esta idea en la opinión pública de Tarapacá. Así, el

¹⁹ AIT, vol. 79, *Oficio N° 449 del Intendente al Ministro del Interior en relación a la solicitud para construir un camino a Bolivia*, Iquique, marzo de 1885, fol. 84.

²⁰ Este vínculo con Lípez es prehispánico y de suyo interesante, incluso en el período colonial temprano donde se han registrado complejos procesos migratorios indígenas asociados a patrones de asentamiento. Para una revisión más particular de este punto consultar Martínez (1998).

²¹ AIT, vol. 79, *Oficio N° 449 del Intendente al Ministro del Interior en relación a la solicitud para construir un camino a Bolivia*, Iquique, marzo de 1885, fols. 84-86.

²² AIT, vol. 76, *Memoria de la Intendencia de Tarapacá, período 1 de abril de 1885 a 1 de abril de 1886*, Iquique 25/4/1886, sin fol. 8.

impulso inicial establecido por Gonzalo Bulnes en 1885 y Anfión Muñoz en 1886 será retomado por la municipalidad iquiqueña en 1894. Esta repartición solicitará al Congreso Nacional la concesión de un ferrocarril a vapor entre Pintados y el pueblo de Pica²³, con el propósito primordial de dinamizar la actividad agrícola del oasis, aparte de los ya consabidos impulsos a la minería y al comercio.

Como se explicitó en el periódico *La Patria*, el efecto principal del acometido municipal fue el de dar cuenta, no obstante las variaciones propias a una etapa preludial, el grado de consolidación que tenía en los actores más dinámicos de la provincia, de la necesidad de plantear en sus planes desarrollistas a la trilogía comercio, minería y agricultura como un todo estratégico indisoluble:

"Sería difícil calcular a Us. toda la importancia que encierra el proyecto de la Ilustre Municipalidad para construir un camino de hierro; a su realización irá vinculado el desarrollo no sólo de la agricultura, sino muy especialmente de la minería y la explotación de ricas sustancias como el bórax y el azufre que existen abundantísimos en la frontera de Bolivia"²⁴.

Bajo este prisma, el llegar a Pica no fue más que una excusa práctica para afianzar la línea férrea a la frontera y desde allí hacia las ciudades bolivianas de Oruro, La Paz y Cochabamba, como también el desafiante noroeste argentino.

La ruta de Pica para llegar a Bolivia se convertirá en un tema recurrente. Varios fueron los factores que llevaron a buscar esta alternativa vial: primero, el que esta zona tuviera el mayor potencial agrícola de la provincia, sustrato básico para, por ejemplo, abastecer una creciente demanda asociada a la esperada expansión de la minería local; segundo, el que la ruta piqueña fuera de antigua data y, por tanto, un cauce natural desde fines del siglo XVII del comercio con Bolivia y el noroeste argentino (cfr. Bermúdez 1987: 22-29; González 1991: 193-268; Odone 1994), cuestión reafirmada por el hecho de que mantenía, hacia los años 1900, su importancia y vigencia como camino tropero de envergadura (González 1991: 193-268), y tercero, el encontrarse al interior de este oasis la mayor y más variada reserva minera de Tarapacá.

El interés por estos recursos mineros fue avalado por un conocimiento que databa, al menos, desde mediados del siglo XVIII (Villalobos 1979:141-149), lo que hizo de este factor el argumento más importante para demandarle al Estado la concreción de una vía integral a través de esta ruta. A partir de distintas prospecciones que habían demostrado la existencia de importantes vetas de bórax, azufre y cobre, el 4 de julio de 1910 el Ministerio de Obras Públicas decide realizar un contrato con el ingeniero Alfredo Castro para construir un ferrocarril de penetración económica que, pasando por Pica, uniera Pintados y Collahuasi²⁵. Un proyecto estimado en \$ 5.656,160 oro y que pretendía no sólo explotar los minerales en cuestión, sino además ejecutar un primer paso de integración comercial al ubicarse, en una primera etapa, su destino terminal en la frontera con Bolivia, y darle cabida al interés por los recursos agrícolas de Pica, Matilla y Quisma²⁶.

La maduración de este diseño estratégico regional encontrará, hacia comienzos del siglo XX, la consolidación de dos elementos. Uno, que los contenidos centrales de los diversos proyectos viales de integración subregional obligadamente consignaron el fomento de toda la potencialidad económica tarapaqueña para tener el carácter de tales. Dos, que

²³ *La Patria*, Iquique 21/8/1894.

²⁴ *Ibíd.*

²⁵ AMIOP, vol. 2269, *Ferrocarriles en estudio y construcción*, Santiago 1910-1919, sin fol.

²⁶ *Ibíd.*

buscaron la ampliación del soporte social tarapaqueño adscrito a esta opción, permitiendo que no sólo fueran los empresarios y la administración provincial (Intendencia y Municipio) los promotores de la integración económica, sino además los partidos políticos, las organizaciones sindicales, la prensa, comerciantes menores, etcétera.

Este proceso de maduración de la propuesta de integración económica, junto al convencimiento de distintos actores regionales de su viabilidad y necesidad, más la clara evidencia de que la minería del salitre era un derrotero con fecha de finiquito posibilitarán conformar en plenitud los elementos estratégicos que esta idea contenía. En razón de estos argumentos, el Memorial Municipal elaborado en 1904 representará la consolidación del proceso propositivo que hemos descrito:

“La construcción de un ferrocarril a Bolivia consolida a Iquique, ya sea en línea directa a este puerto, o bien que empalme en algún punto de Pozo Almonte u otros con la línea actual de los ferrocarriles salitreros, y es viva aspiración de los residentes de esta provincia. Con dicho ferrocarril este puerto adquirirá suma importancia, como se abriría al comercio de importación i exportación con la vecina República de Bolivia i ya se hacen gestiones ante el Supremo Gobierno sobre la necesidad de abrir este puerto al comercio de Bolivia; siendo este el único medio de impedir su completa ruina i abandono (...). La probable realización del canal de Panamá es otro factor mui digno de ser tomado en cuenta, pues mediante la reforma de las obras del malecón i muelle dársena, construido en parte en esta bahía, (...), quedaría transformado Iquique en un puerto de primer orden i existiendo muelles, bodegas i demás medios para el embarque i salidas de las mercaderías de importación, combustibles, etc., como también salitre i demás productos de esta rica zona del país i de Bolivia”²⁷.

Los términos expresados en este Memorial venían a ser la ratificación de opiniones similares emitidas con anterioridad con este mismo propósito. Nos referimos a la presentación elevada por diversos actores iquiqueños al Ministro de Obras Públicas en 1902, en un acto con una clara connotación de presión social, y a la comunicación del Intendente de Tarapacá dirigida a este mismo personero en 1903. Del primero, se desprende en toda su magnitud los alcances previstos por los involucrados en la solicitud en relación a la integración económica con Bolivia:

“La idea de construir un ferrocarril de Iquique a Bolivia ha sido desde tiempo atrás la aspiración y vehemente anhelo de los habitantes de Tarapacá, que ven vinculada a la construcción de este ferrocarril la existencia futura de Iquique; y que creen firmemente, que es cuestión de vida o muerte para este territorio la solución afirmativa o negativa de este problema.

Esta opinión que podría aparecer exagerada, a primera vista, no lo es en realidad, porque, efectivamente, agotado y concluido el salitre —cuyos días como se sabe están contados— Iquique, o mejor dicho la Provincia de Tarapacá, está condenada fatalmente a volver a ser la caleta de pescadores de no hace muchos años; y los veinte mil hombres que trabajan en la pampa salitrera, y los pobladores de las distintas ciudades, villas y puertos, que suman ochenta mil habitantes, y que no viven sino, directa o indirectamente, de la industria del salitre, están condenados fatalmente también a emigrar obligados por la falta de trabajo.

²⁷ AMIOP, vol. 1608, *Memorial de la Ilustre Municipalidad de Iquique presentado al Ministro de Obras Públicas*, Iquique 9/1/1904, sin fol. Éste no sólo fue un texto altamente sugerente para la época, sino además contiene una sorprendente vigencia para la actual discusión que se realiza sobre esta materia en Iquique y Arica.

Para prevenir este mal que aparece con caracteres de tanta gravedad existe el remedio de la construcción del ferrocarril a Bolivia: este ferrocarril puede dar vida propia a Tarapacá, suministrándole otros elementos de existencia que la industria salitrera; él pondría en contacto inmediatamente a Chile y Bolivia, vaciaría la rica zona central de esta última República en los mercados de Chile y en las Repúblicas del Norte; llevaría a los productos de Chile, del Perú y los de más al Norte al consumo boliviano; marcaría rumbo y encauzaría la corriente de exportación de la vecina República hacia el Pacífico; y mediante este intercambio comercial, se acrecentaría la riqueza de ambos países, y quedaría cimentada en bases incommovibles la paz y la armonía recíproca, asegurándose así para siempre la vida propia y permanente de este territorio"²⁸.

Del segundo, es posible derivar la posición favorable del Intendente a este proyecto, justificando los intereses locales a través de las conveniencias nacionales:

"La aspiración más general, el anhelo más constante y el deseo más vehemente de los mandatarios y habitantes de esta Provincia ha sido la construcción de un ferrocarril que pueda penetrar en las comarcas de la vecina República del Oriente.

En comicios públicos, en comunicaciones oficiales y en representaciones de caracterizados vecinos dirigidos al Supremo Gobierno se ha dejado constancia que a dicha obra se encuentran vinculados los intereses más caros y más vitales de Tarapacá, comerciales, políticos e industriales, y hasta los que se refieren a su conservación y a su propia existencia. Consumido y agotado el salitre y ciegas las fuentes de riquezas que encierra el corazón de este vasto territorio todo perdería su valor; la desolación y la ruina imperarían con su manto de soledad, y la arena del desierto volvería a cubrir el paso del hombre que agotó su ingenio y sus esfuerzos en bien de su patria y de la fortuna pública.

Ese ferrocarril vendría a ser, (...) un magnífico explorador de las regiones desconocidas de Tarapacá, en las cuales se sabe que existe un rico laboratorio químico de las sustancias más valiosas y productos más preciados; allí se encuentran minas de oro, de plata, de cobre, manganeso, aluminio, mercurio, etc., enormes yacimientos de sal común capaces de abastecer al mundo entero; sales potásicas, sódicas, azufre en abundancia, ricos yacimientos de bórax; sustancias colorantes aplicables a la industria; ricos productos, en fin, de variadas e interesantísimas aplicaciones; pero acerca de cuya verdadera cantidad, calidad y naturaleza reina casi completa ignorancia.

En otros términos, la implantación de un ferrocarril hasta la frontera boliviana sería la conquista de la futura prosperidad de Tarapacá y el ensanche seguro del comercio y de los intercambios con la vecina República de Bolivia. De modo que para Chile y para Tarapacá especialmente, una obra semejante es de un beneficio imponderable"²⁹.

Todas estas expresiones fueron un reflejo claro que, hacia principios de la década del 1900, parte significativa de la comunidad tarapaqueña ya tenía una estrategia de desarrollo distinta a la del Estado nacional, y que ésta pasaba por entender a la integración económica con Bolivia y el noroeste argentino como un elemento central para posibilitar la articulación arterial de la riqueza tan deseada para superar el trauma del rentismo salitrero. Una opción,

²⁸ AMIOP, vol. 1608, *Solicitud de los vecinos de Iquique referido al ferrocarril a Bolivia*, Iquique 22/6/1902, sin fol. Esta misiva pública fue ratificada por 119 firmantes, entre ellos empresas tales como Gildemeister y Cía., The Angela Nitrate Cía. Ltda., The Tarapacá Water Works, etc., y particulares de la calidad de Enrique Zanelli y Manuel Chinchilla. Sin temor a equivoco, los suscriptores eran los comerciantes y empresarios más granado de Tarapacá hacia comienzos del siglo XX, sin contar la importancia innegable de las Compañías Salitreras y de otro tipo que adhirieron a esta iniciativa.

²⁹ AMIOP, vol. 1608, *Informe del Intendente al Ministro de Obras Públicas en relación al ferrocarril de Patillos a Sillillica*, Iquique 3/12/1903, sin fol.

adicionalmente potenciada a partir de un concepto de frontera abierta que se sostenía, desde los inicios de la administración chilena de Tarapacá, a partir de un intercambio informal persistente y creciente que las autoridades de la época nunca pudieron detener y menos regular en propiedad³⁰.

En este entorno, la solicitud de Enrique Squire, el 24 de octubre de 1903, para construir tres ferrocarriles hacia distintos puntos mineros de la provincia cercanos a la frontera³¹, vino a remarcar el planeamiento de las vías de penetración como elementos destinados a la expansión comercial-productiva bajo un criterio de integración bilateral. El tramo Patillos-Sillillica, el más complejo y extenso, seguía un derrotero que sólo tomando en cuenta su costo, sin duda no se acotaba en la explotación de las borateras, sino que adicionaba —y ambicionaba— la necesidad de traspasar el límite internacional³². En tanto, las líneas ferroviarias de Lagunas a Copaquire, al interior de Guatacondo, y de Patillos a Collahuasi, si bien eran de menor dimensión, no desmerecían en el sentido de remontarse como trayectos con pretensiones más amplias que la de calzar con las minas existentes en esos lugares³³. Después de todo, Lagunas era un punto neurálgico al sur de la provincia para llegar a la costa, y Copaquire como Collahuasi eran factibles de conectar directamente para alcanzar Sillillica e ingresar a Bolivia.

El 29 de enero de 1906, tomando en cuenta lo hondo que estaba calando en la provincia tarapaqueña el tema de la integración económica, el gobierno decide financiar mediante la ley N°1.805 estudios para un posible ferrocarril fiscal entre Iquique y Bolivia (Anguita 1913: 99); una medida que se afianzó al año siguiente —el 16 de septiembre de 1907— al autorizarse por medio de una concesión a Rodolfo Rothstein, Ramiro Sánchez y Salvador Izquierdo la habilitación de un tren entre la caleta de Camarones y la frontera boliviana bordeando la laguna de Chilcaya (Anguita 1913:180-181).

Hacia la década de 1920 la propuesta del ferrocarril entre Iquique y Bolivia debió enfrentar la existencia de dos vías férreas vecinas que conectaban el territorio boliviano con el Pacífico, el de Arica a La Paz y el de Antofagasta a Oruro³⁴. Esta realidad le imprimió una mayor dificultad a la justificación y validación del anhelo tarapaqueño de traspasar la cordillera, inconveniente que se intentó sortear arguyendo ciertas ventajas comparativas, entre ellas, la necesaria competencia y la rentabilidad del trazado:

“Las pocas verdades obvias enunciadas imponen la necesidad de unir estos dos países con el mayor número posible de ferrocarriles para aprovechar de la competencia, que permita franquear la altiplanicie transportando mercaderías de una parte a otra con el mejor recargo posible de fletes.

³⁰ Detallados informes de este proceso dinámico de comercio informal entre Bolivia y Tarapacá, como en menor medida del noroeste argentino, durante los primeros años de la administración chilena, se registran en: AIT, vol. 2, *Comunicado del Subdelegado de Pozo Almonte, Luis Ceballos, al Jefe Político sobre internación de productos desde Bolivia*, Pozo Almonte 6/12/1882, sin fol.; AIT, vol. 7, *Cuenta de las entradas registradas en la Subdelegación de Canchones*, Iquique 29/4/1883, sin fol.; AIT, vol. 7, *Informe del Subdelegado, José Silva, al Jefe Político en relación al comercio boliviano*, La Tirana 30/4/1883, sin fol.; AIT, vol.7, *Oficio del Subdelegado del pueblo de Tarapacá, Ismael Aguilar, al Jefe Político*, Tarapacá 1/2/1885, sin fol.; AIT, vol.13, *Informe de la Aduana y Tesorería de Iquique sobre el tráfico comercial desde Bolivia*, Iquique 24/5/1880, fol. 10.

³¹ AMIOP, vol. 1608, *Informe del Intendente de Tarapacá al Ministro de Obras Públicas sobre el ferrocarril Patillos-Sillillica*, Iquique 3/12/1903, sin fol.

³² *Ibid.*

³³ *Ibid.*

³⁴ El ferrocarril Antofagasta-Oruro se inició en 1872 llegando, en una primera etapa, a la estación Carmen Alto. En 1883 una concesión permitió extender sus ramales hasta la frontera con Bolivia. El ferrocarril Arica-La Paz se comenzó a construir en 1909, tras el fracaso de distintas licitaciones públicas habilitadas desde 1905, inaugurándose casi cuatro años después, el 13 de mayo de 1913.

Los dos ferrocarriles, los de Antofagasta y Arica, serán deficientes en extremo antes de veinte años para atender las necesidades del intercambio comercial entre ambos países, y ellos no se extienden por la zona de las vetas mineras más ricas de Chile y Bolivia como llegaría a extenderse el ferrocarril de Iquique a Río Mulatos, Potosí y Sucre, centros de actividad que se ubican casi en el mismo paralelo 20 y se dirigen al Chaco Boreal para conducirnos al Atlántico por el Paraguay, atravesando bosques, vegas, sotos y territorios fértiles de cuya producción necesitan las industrias chilenas. Lo mismo diríamos del ferrocarril Iquique, Oruro, Cochabamba, Santa Cruz y Puerto Pacheco³⁵.

La articulación de este argumento conllevó la necesidad de comprender todo lo dicho y planteado hasta ese momento en el ámbito de la economía-política³⁶. Desde esta óptica, la apuesta en relación al ferrocarril hacia Bolivia desde Tarapacá fue el de insertarlo en un delicado engranaje de coexistencia de distintos trazados al amparo de un modelo explícito de desarrollo regional, en donde equilibradamente se tomaran en cuenta los intereses locales, los de las provincias vecinas y los del Estado. En consecuencia, la necesidad del proyecto ferroviario Iquique-Bolivia no se entendió en relación a los de Arica y Antofagasta, cuestión que minimizaba enormemente su viabilidad, sino en la posibilidad cierta de estar ante una herramienta económica altamente rentable en comparación a lo que ya estaba funcionando como medio de transporte enriellado³⁷. En otro ámbito, este artículo inauguró la temática de la relación comercial Atlántico-Pacífico como parte de los alcances más globales de esta ruta integradora.

Uno de los aspectos más débiles de todo este proceso propositivo fue el de la vinculación con el sur peruano. Aportaron a esta situación dos factores. Por una parte, el hecho de que en Tarapacá, producto de las consecuencias de la Guerra del Pacífico, se tenía clara conciencia de que cualquier relación comercial con esta zona estaba irremediablemente sujeta a una previa resolución del latente conflicto Arica-Tacna; y por otra, la tenaz oposición del gobierno chileno a que se construyera un ferrocarril entre Iquique y Arica como una forma de resguardar sus propósitos rentistas asociados a la explotación exclusiva del salitre tarapaqueño (Castro 1995: 38).

Lo anterior hizo que los esfuerzos por concretar este nexo se enmarcaran en la idea de que apostar a este componente en lo inmediato era poner en riesgo al conjunto del proyecto estratégico de desarrollo regional, por tanto su consecución debía plantearse en términos de una más larga duración. Bajo esta inquietud, las propuestas para concretar un nexo comercial con Arica, para desde allí llegar al sur peruano, fueron tardías y acentuadamente medioplacistas.

La contratación, el 22 de junio de 1910, de un anteproyecto de factibilidad entre el Municipio iquiqueño y el ingeniero Carlos Lanas para extender el ferrocarril longitudinal hasta Arica³⁸, y el ofrecimiento de Guillermo Amenábar, el 12 de noviembre de 1910, de concretar esta iniciativa en un plazo máximo de 12 meses mediante un trayecto entre Zapiga (el punto más septentrional del ferrocarril salitrero) y Arica, tomando en cuenta los resultados del estudio ejecutado por Lanas³⁹, fueron los esfuerzos más concretos que se llevaron a cabo al amparo de este contexto. Una situación que llevó a que pasaran más de veinte años antes que algunos actores locales retomaran la potencialidad de esta apuesta y la ubicaran como parte de los componentes matriciales de la mentada estrategia de

³⁵ *La Provincia*, Iquique 16/11/1920, p. 3.

³⁶ *Ibíd.*

³⁷ *Ibíd.*

³⁸ AMIOP, vol. 2269, *Oficio N° 4369 de la Dirección General de Obras Públicas*, Santiago 13/12/1910, sin fol.

³⁹ *Ibíd.*

desarrollo regional, como, por ejemplo, la posición emitida en 1936 por el cronista y escritor Carlos Alfaro:

"Esta obra [el ferrocarril Zapiga-Arica] además de constituir un orgullo para el país, vendría a dar gran impulso al pueblo de Zapiga, el que quedaría convertido en un centro de atracción comercial, tanto de Arica como de los valles del interior de esa región, que son esencialmente agrícolas y que, con la construcción del tranque de Caritaya, se intensificará aún más la agricultura" (Alfaro 1936: 522).

El nexo Zapiga-Arica para llegar al sur peruano fue, en este sentido, un "talón de Aquiles" para la circulación arterial de la riqueza. Una característica que se fundamentó, principalmente, en la inestabilidad que ofrecía esta zona en comparación a los otros espacios económicos de interés para la estrategia de integración comercial⁴⁰.

EN POS DE LA RED VIAL MULTIDIRECCIONAL: EL PLANTEAMIENTO INTEGRACIONISTA AL TÉRMINO DEL CICLO SALITRERO

Terminado el ciclo expansivo del salitre, a comienzos de la década de 1930, las propuestas de integración económica serán retomadas con un nuevo impulso. Por una parte, el desarrollo de una infraestructura vial en los países vecinos posible de ser conectada en este esquema y, por otra, la maduración en el seno de la sociedad regional del diseño estratégico para lograr este objetivo darán el sustrato necesario para completar la estructura de los lineamientos locales de desarrollo⁴¹.

La terminación del ferrocarril entre Bolivia y Argentina, el interés en ambos lados de la frontera por retomar y concretar el tren Antofagasta-Salta⁴², y la propuesta de un camino hacia el noroeste argentino pasando por el pueblo de San Pedro de Atacama⁴³, abrió la posibilidad de entender el esquema vial de integración ya no como una cuestión bidireccional, sino como un sistema de redes viales múltiples, incluyendo la marítima, para articular las distintas economías circundantes implicadas en este esquema denominado de circulación arterial (Castro 1995: 64). Lo anterior motivó a la comunidad tarapaqueña a replantearse la necesidad de realizar una línea férrea entre Iquique, Oruro y La Paz:

⁴⁰ La relación Tarapacá-Arica históricamente ha sido compleja y requiere un profundo análisis que todavía no se hace, lo cual representa un desafío obligatorio para futuras investigaciones en este orden. Preliminares comentarios sobre este tema en Ríos (1992), González (1997: 27-45), Castro (1998, 2000).

⁴¹ Tal articulación analítica fue explícitamente planteada en: *Las Cuestiones Sociales*, N° 117, Iquique 21/6/1923, pp. 1-2; *Las Cuestiones Sociales*, N° 165, Iquique 24/7/1924, p. 3.

⁴² Thomson y Angerstein (2000: 241) afirman que el gobierno chileno recién se interesó seriamente por el tren Antofagasta-Salta en 1921. Desde el lado argentino, hemos registrado una interesante gestión del Gobernador de Salta ante sus símiles de Tarapacá y Antofagasta, a comienzos de 1920, que buscó afinar políticas comunes para gestionar ante los poderes ejecutivos y legislativos de ambos países una resolución positiva para este proyecto. Esta última información en: AMIOP, vol. 3015, *Oficio del Intendente de Antofagasta a los Ministros de Obras Públicas e Interior transcribiendo una nota del Gobernador de Salta*, Antofagasta 31/3/1920, sin fol.

⁴³ Este camino, que comienza en Calama y cruza la frontera en el paso Jama, durante mucho tiempo fue una ruta sin mayor valor estratégico en lo económico. Durante las décadas de 1980 y 1990 alcanzó una inusitada reactivación motivada por un intenso flujo comercial originado por la Zona Franca de Iquique. Este hecho, y las nuevas políticas de integración presentes en los últimos gobiernos de Chile y Argentina a partir de un concepto de globalización visto como ineludible para las economías regionales, llevó a que en el año 1999 se inaugurara el asfaltado íntegro del tramo chileno, esperándose lo mismo en un corto tiempo más de la parte argentina.

"La comunicación ferroviaria entre La Paz y Buenos Aires ha de contribuir eficazmente para que se activen las gestiones sobre el proyectado ferrocarril entre Iquique y La Paz.

Las ventajas que traería para esta región están a la vista. Iquique estaría unido con dos naciones, que le podrían dar intenso movimiento comercial"⁴⁴.

El objetivo central de esta demanda era el de lograr una asociación económica a través de un doble nexo ferroviario que se esperaba operar circularmente dinamizando al máximo la movilización de bienes y servicios. Con ello se pretendía, obviamente, llevar a cabo de modo definitivo el aumento potencial proyectable del intercambio comercial subregional diseñado originalmente entre Tarapacá y Bolivia, y que ahora se extendía objetivamente hacia el noroeste argentino:

"Iquique necesita esta vía de comunicación, que apremia a la región del norte e interesa a toda la República. Se hará más intensa la urgencia de este ferrocarril, que será lazo de unión entre Chile y Bolivia, conforme se intensifique el tráfico de la línea inaugurada entre La Paz y Buenos Aires"⁴⁵.

La posibilidad de un mercado trinacional en este nuevo escenario era más que una aspiración hipotética; ahora se planteaba como una opción económica factible a partir de cierta infraestructura en parte ya realizada. Por tanto, era prioritario exigirle al gobierno la realización de soportes materiales faltantes en las provincias nortinas de Chile, entre ellos: consultar los fondos necesarios para implementar el camino Iquique-Oruro y acelerar los trabajos de construcción de terraplenes y enriellamiento del ferrocarril Antofagasta-Salta⁴⁶.

Un entendimiento estratégico más global de la dinámica implícita en estos proyectos ferroviarios por parte de la comunidad tarapaqueña, como el expresado en las demandas señaladas, ya que se traducían en obras a ejecutar no sólo en Tarapacá sino también en Antofagasta; será la evidente culminación de un complejo proceso propositivo endógeno respecto al tema del desarrollo regional. Un entendimiento que, además, posibilitaba demandarle directamente al Estado su intervención, cuestión que no se había hecho de modo explícito con anterioridad. Éste, y no otro, fue el sentido de una de las conclusiones más importantes que emanó del Congreso de Cámaras de Comercio del Norte realizado a fines de 1934:

"[Que el Gobierno] dicte a la brevedad posible las medidas necesarias para facilitar el comercio de exportación a esas Repúblicas y estudie las posibilidades con la urgencia que el caso requiere de llegar a un tratado comercial entre Chile y Bolivia, a fin de recuperar ese importante mercado que fue en otro tiempo de segura colocación para nuestros productos"⁴⁷.

Si bien estas argumentaciones darán respuesta a la discusión coyuntural generada a partir de la concreción de importantes tramos ferroviarios al otro lado de la cordillera, el interés central de la comunidad tarapaqueña por los ferrocarriles de Iquique a La Paz y de Antofagasta a Salta estará dado fundamentalmente por la posibilidad de consolidar nexos viales circundantes a la provincia, logrando una integración subregional mediante diversos vasos comunicantes estrechamente ligados a partir de la constitución de un circuito de tráfico comercial de grandes proporciones. Entonces, Tarapacá no sólo estaría conectado di-

⁴⁴ *Las Cuestiones Sociales*, N° 212, Iquique 16/7/1925, p. 2.

⁴⁵ *Las Cuestiones Sociales*, N° 216, Iquique 13/8/1925, p. 1.

⁴⁶ *La Defensa de Tarapacá*, Iquique 17/12/1934, p. 10.

⁴⁷ *Ibid.*

rectamente con Bolivia (La Paz, Oruro y Cochabamba) y a través de este país con los territorios productivos más distantes de la Argentina tomando en cuenta la ubicación de Tarapacá, sino también con la región de Antofagasta, y por medio de ésta con Salta y Jujuy, además de la igualmente lejana zona central de Chile⁴⁸.

La promoción de un ferrocarril entre Huara y Chusmiza, en 1936, fue un último esfuerzo local por implementar una vía de comunicación enmarcada en una estrategia de desarrollo regional con un macrosentido integracionista. Llamada esta vía por su impulsor y creador, Luis Advis Lobos, como el "Ferrocarril Minero, Agrícola e Industrial", tuvo una triple motivación: 1) implementar un instrumento eficaz para la explotación a gran escala de azufre, oro, plata y cobre existente en la quebrada de Tarapacá; 2) desarrollar industrialmente la agricultura de la zona, y 3) afianzar en el más breve plazo:

"... el acercamiento a la Frontera y un paso seguro hacia el anhelado ferrocarril a Bolivia, pues el sector recorrido hasta Chusmiza salva una de las partes más difíciles de este trazado"⁴⁹.

El concepto más elemental que sostuvo este proyecto fue el de la configuración de una "red caminera multifocal", concepto que venía a ser, además de un tecnicismo estratégico para dar cuenta de la circulación arterial, una profundización dable a partir de un largo discursar propositivo. En términos generales, lo que se esperaba a partir de la construcción del ferrocarril Huara-Chusmiza era la implementación de dos niveles viales: uno, denominado de primera clase y constituido esencialmente por los ferrocarriles; y otro, caracterizado como de segunda clase y compuesto por los caminos y rutas troperas que todavía existían hacia la década de 1930:

"Las redes camineras de primera clase por su importancia de ricas explotaciones mineras e industriales, como igualmente agrícolas en Tarapacá, estarán encabezadas por nuestros ferrocarriles económicos y tendidos en forma que sirvan los centros más copiosos y prácticos en sus mejores productos, hacia los cuales irán a converger los caminos de vehículos en general y las huellas o caminos troperos, formando la segunda categoría alimentadora de las redes ferroviarias que harán un trabajo intenso y rápido a la vez que barato y cómodo"⁵⁰.

En este marco, la integración económica con Bolivia y el noroeste argentino pasó a ser concebida como parte imprescindible de un deseado "río de fortuna y de vigor regional" estructurado a partir de vasos arteriales multifacéticos y dirigidos a todos los puntos posibles de contacto provincial para lograr el desarrollo económico⁵¹.

⁴⁸ Estamos convencidos que, hacia fines de la década de 1920, en el pensamiento de los actores tarapaqueños más dinámicos, hubo una clara decisión por entender a la circulación arterial de la riqueza asociada no sólo a la integración con Bolivia, el noroeste argentino y el sur peruano, sino también respecto a la vinculación entre las provincias de Arica, Antofagasta y Tarapacá. Tal propósito se manifestó en el interés de llevar a cabo cinco vías ferroviarias básicas: 1) Arica-La Paz, 2) Iquique-Oruro, 3) Antofagasta-Salta (todas dirigidas en una orientación de penetración hacia el oriente), 4) Zapiga-Arica, 5) y el ferrocarril longitudinal hasta Iquique (estos últimos actuando como un brazo conectante de las anteriores). Esta concepción, sin duda, que rompe analíticamente con las actuales rivalidades entre Arica, Iquique y Antofagasta por llevar hacia sí los propósitos estratégicos del Estado chileno a través de medidas de excepción como un modo activo para lograr el desarrollo regional. En este sentido, es un proceso que bien vale la pena retomar y evaluar en el contexto de los recientes esfuerzos locales por escapar del centralismo y tener un futuro económico estable y a largo plazo.

⁴⁹ BOIFMIT, Año II, N° 2, Iquique 25/10/1936, p. 718.

⁵⁰ BOIFMIT, Año I, N° 5, Iquique 25/1/1936, p. 173.

⁵¹ *Ibid.*

En definitiva, este enfoque multidireccional buscó que todo este espacio pensado productivamente se interconectara entre sí, según los intereses locales, y bajo una dinámica de intercambio permanente, equilibrado y complementario.

CONCLUSIONES

En la actualidad, la integración económica con Bolivia y el noroeste argentino sigue siendo un sentido anhelo de los iquiqueños. Aún más, después de haber transcurrido más de un siglo desde que se comenzó a manifestar públicamente esta idea, los elementos matriciales del proyecto —es decir, la convicción de que este nexo vial es un mecanismo básico para lograr un pleno desarrollo regional— no se han modificado. Tampoco ha variado mucho el hecho de que esta temática sea pábulo de constantes fricciones con las autoridades de gobierno y catalizador de discursos anticeutralistas y regionalistas. Sin embargo, a pesar de la vigencia de este planteamiento en pos de la integración, la memoria histórica de los tarapaqueños ha sido débil y precaria³². En el olvido han quedado los esfuerzos de autoridades, comerciantes, empresarios y otros por lograr un crecimiento económico estable y endógeno durante el período del ciclo salitrero.

No caben dudas de que los proyectos descritos en este trabajo son mucho más que antecedentes del pasado respecto al actual proceso de desarrollo regional. En ellos hay modelos estratégicos, experiencias de articulación social, discursos, conceptualizaciones, gestión administrativa y opciones políticas, que denotan un accionar público que es necesario analizar y tomar en cuenta.

Por lo anterior, es válido señalar que la experiencia reseñada en este artículo es necesario recuperarla, dar cuenta de ella no sólo desde el ámbito de la historiografía, sino también desde la perspectiva de la discusión que se debe llevar a cabo sobre el rol que les cabe a los distintos actores locales, lo plausible que deben ser las iniciativas en este ámbito y la obligatoria evaluación del largo camino —de más de cien años— que se ha recorrido en pos de la “circulación arterial” y los pocos resultados obtenidos.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

a) Fuentes inéditas

AIT	Archivo Nacional de Chile. Fondo Intendencia de Tarapacá
ITPA	Palacio Astoreca Iquique. Fondo Intendencia de Tarapacá
AMIOP	Archivo Nacional de Chile. Fondo Ministerio de Industria y Obras Públicas
BOIFMIT	Boletín Oficial del Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá

³² En la actualidad, para muchos iquiqueños y residentes de la ciudad la propuesta del camino de integración a Bolivia se encarna en la persona del Alcalde Jorge Soria y su trayectoria política que se inició en la década de 1960. Lo anterior ha llevado a desconocer casi en su totalidad todo un acervo referido a la integración económica y el desarrollo regional. Tomando en cuenta que Soria es parte vital e innegable de esta historia, es dable señalar que también lo fueron los primeros Intendentes chilenos de la provincia, la colonia boliviana de los años 1920, muchos empresarios locales y algunos ediles de fines del siglo XIX y comienzos del XX, la prensa del período, la Iglesia Católica bajo la conducción de José María Caro y su semanario *Las Cuestiones Sociales*, etcétera, sólo por nombrar algunos del lapso que abarca este estudio (1880-1930) y dejando de lado nombres y asociaciones del paréntesis 1930 y 1950, que es todavía una tarea pendiente.

b) Periódicos

El Nacional (Iquique)
 El Tarapacá (Iquique)
 La Defensa de Tarapacá (Iquique)
 La Patria (Iquique)
 La Provincia (Iquique)
 Las Cuestiones Sociales (Iquique)

c) Bibliografía

- | | |
|--|---|
| ALFARO, Carlos
1936 | <i>Reseña histórica de la provincia de Tarapacá.</i> Imprenta Caras y Caretas, Iquique. |
| ANGUITA, Ricardo
1913 | <i>Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1 de junio de 1913.</i> Tomo IV, Imprenta Barcelona, Santiago. |
| ASSADOURIAN, Carlos Sempat
1982 | <i>El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico.</i> Instituto de Estudios Peruanos, Lima. |
| BALMACEDA, José Manuel
1881 | La misión civilizadora de Chile. Circular del Ministerio de Relaciones Exteriores. En <i>Diario Oficial</i> , 25 de julio, Santiago. |
| BERMÚDEZ, Oscar
1987 | <i>El oasis de Pica y sus nexos regionales.</i> Ediciones Universidad de Tarapacá, Arica. |
| BILLINGHURST, Guillermo
1893 | <i>La irrigación de Tarapacá.</i> Imprenta Ercilla, Santiago. |
| CARIOLA, Carmen y Osvaldo Sunkel
1982 | <i>Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930: Dos ensayos y una bibliografía.</i> Ediciones Cultura Hispánica, Madrid. |
| CASTRO, Luis
1995 | Tarapacá 1880-1936: Debates, reflexiones, propuestas y proyectos en torno al problema del desarrollo. <i>Temas Regionales</i> , Año 2(1): 32-66, Corporación Norte Grande, Arica. |
| 1998 | Preguntas, dudas y cuestionamientos para un entre siglos: Los aymaras de Tarapacá y el Estado chileno 1880-1930. Ponencia presentada en <i>Segundas Jornadas de Historia Andina del Norte de Chile</i> , Universidad de Valparaíso, Viña del Mar. |
| 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. |
| 2000 | Los aymaras de Tarapacá y el Estado chileno, 1880-1930: Algunas notas para la discusión. Manuscrito en posesión del autor. |
| FERNÁNDEZ, Manuel
1983 | El enclave salitrero y la economía chilena, <i>Nueva Historia</i> , vol. 1 (3): 2-42, Londres. |
| GONZÁLEZ, Héctor
1997 | Apuntes sobre el tema de la identidad cultural en la Región de Tarapacá. <i>Estudios Atacameños</i> 13: 27-45, Universidad Católica del Norte. |
| GONZÁLEZ, Sergio
1987a | El ciclo de expansión del salitre bajo una perspectiva regional. <i>Camanchaca</i> 3: 6-13, Taller de Estudios Regionales, Iquique. |

- 1987b Los aymaras de Tarapacá en el ciclo del salitre. *Camanchaca* 5: 39-44, Taller de Estudios Regionales, Iquique.
- 1989 El arrieraje en Tarapacá durante el ciclo salitrero. *Camanchaca* 8: 10-35, Taller de Estudios Regionales, Iquique.
- 1991 *Hombres y Mujeres de la pampa. Tarapacá en el ciclo del salitre*. Ediciones Especiales Camanchaca, N° 2, Taller de Estudios Regionales, Iquique.
- KLEIN, Herbert
1997 *Historia de Bolivia*. Editorial Juventud, La Paz.
- MARTÍNEZ, José Luis
1998 *Pueblos del chañar y el algarrobo. Los atacamas en el siglo XVII*. Ediciones DIBAM, Santiago.
- MITRE, Antonio
1981 *Los patriarcas de la plata. Estructura socioeconómica de la minería boliviana en el siglo XIX*. Instituto de Estudios Peruanos, Lima.
- NÚÑEZ, Lautaro y Tom Dillehay
1995 *Movilidad migratoria, armonía social y desarrollo en los Andes Meridionales: Patrones de interacción económica*. Instituto de Investigaciones Arqueológicas, Universidad Católica del Norte, San Pedro de Atacama.
- ODONE, Carolina
1994 La territorialidad indígena y española en Tarapacá colonial (siglos XVI-XVIII): una proposición. Tesis Licenciatura en Historia, Universidad Católica de Chile.
- PINTO, Julio y Luis Ortega
1991 *Expansión minera y desarrollo industrial: un caso de crecimiento asociado (Chile 1850-1914)*. Ediciones Universidad de Santiago de Chile, Santiago.
- RÍOS, Marcelo
1992 Política y propuestas de desarrollo en Arica desde 1930 a 1973. *Cuadernos de Investigación Social* N° 32. CREA, Iquique.
- SANHUEZA, Cecilia
1992 Tráfico caravanero y arriería colonial en el siglo XVI. *Estudios Atacameños* 10:169-182, Universidad Católica del Norte.
- SATER, William
1984 El financiamiento de la Guerra del Pacífico. *Nueva Historia*, vol. 3 (12): 237-273, Londres.
- SUBERCASEAUX, Bernardo
1997 *Historia de las ideas y de la cultura en Chile. Fin de siglo: La época de Balmaceda*. Editorial Universitaria, Santiago.
- THOMSON, Ian y Dietrich Angerstein
2000 *Historia del Ferrocarril en Chile*. Ediciones de la Dibam, Centro de Investigaciones Barros Arana, Colección Cultura y Sociedad, Santiago.
- VILLALOBOS, Sergio
1979 *La economía de un desierto. Tarapacá durante la Colonia*. Ediciones Nueva Universidad, Santiago.