

ESPEJISMOS EN EL DESIERTO: PROYECTOS FERROVIARIOS E INTEGRACIÓN SUBREGIONAL (TARAPACÁ 1864-1937)¹

Luis Castro C.²

RESUMEN

Entre los años 1864 y 1937, al amparo del dinamismo económico derivado por la extracción del salitre, la provincia de Tarapacá vio nacer una serie de proyectos ferroviarios que buscaron conectar la costa con los valles interiores y la cordillera, trazados que, en algunas de las variantes planteadas, tuvieron en cuenta alcanzar ciudades bolivianas como Oruro y La Paz. Vistos los trenes en aquella época como el medio más eficaz de modernización y, además, tomando en cuenta el papel que estaban cumpliendo en la vertiginosa expansión de la minería salitrera; un número variopinto de agentes privados, de la administración fiscal y municipales, comenzó a solicitar concesiones ferroviarias con el objetivo de alcanzar las riquezas mineras situadas en el macizo andino y, a la vez, dinamizar el transporte mercantil a gran escala entre Tarapacá y Bolivia como el incremento de cierta producción agrícola regional.

Si bien ninguna de estas ideas logró materializarse, con excepción del ferrocarril habilitado entre la estación de Cerro Gordo y el mineral argentífero de Challacollo, es menester rescatar el hecho de que distintos actores tarapaqueños de la época ligaron la posibilidad de tener éxito en la consecución de un proyecto de desarrollo económico regional con la ejecución de estos

¹ El material para elaborar este artículo se recopiló al amparo de los proyectos Dipuv 01/2000 y 01/2002 financiados por la Dirección de Investigación y Postgrado de la Universidad de Valparaíso. En este contexto, el autor quiere agradecer el apoyo prestado por la historiadora Carolina Figueroa en la indagación archivística y en la sistematización de la información. Una fracción de este trabajo se presentó como ponencia en las Primeras Jornadas de Historia de las Relaciones Internacionales realizada en la Universidad de Valparaíso entre el 2 y el 4 de junio de 2003.

² Profesor del Instituto de Historia y Ciencias Sociales, Facultad de Humanidades, Universidad de Valparaíso.

trenes de penetración, una aspiración que logró concitar una preocupación relevante en el ámbito de la opinión pública, interés que no estuvo carente de diferencias a la hora de definir el papel estatal y el privado³.

Tomando en cuenta que ésta es una historia desconocida este trabajo describirá, en la primera parte, de modo secuencial, los distintos proyectos ferroviarios de penetración económica que se plantearon en la provincia de Tarapacá entre las décadas 1860 y 1930; es decir, en el contexto de la época de mayor vértigo económico y social producto de la industria del salitre, una descripción que pondrá el acento en los detalles inéditos de estos verdaderos “espejismos en el desierto”. La segunda parte, en tanto, estará dirigida a analizar los planteamientos integracionistas implícitos en los afanes por construir vías férreas no salitreras y la apuesta por la variable regional a la hora de acotar las relaciones internacionales con Bolivia en el contexto de un modelo de desarrollo endógeno para la entonces provincia tarapaqueña.

1. HISTORIA DE LOS PROYECTOS FERROCARRILEROS

1.1. LOS TRENES INTEGRACIONISTAS EN EL SIGLO XIX

Es un hecho que hacia fines del siglo XIX numerosos sectores de la sociedad tarapaqueña tenían muy claro que la dependencia exclusiva del salitre sería, mucho más temprano que tarde, tremendamente nociva para la economía regional; un diagnóstico que derivó hacia una afanosa búsqueda de estrategias productivas de largo plazo estructuralmente alternativas al rentismo salitrero asumido por el Estado chileno desde la anexión de este territorio⁴. En este contexto, los plantea-

³ La relación entre vías de transporte y desarrollo regional discutida públicamente en la provincia de Tarapacá entre las décadas de 1880 y 1930 se trata en extenso en Luis Castro C., “La circulación arterial de la riqueza: estrategias de desarrollo regional e integración económica con Bolivia y el noroeste argentino, Tarapacá 1864-1936”, en *Revista Diálogo Andino*, Nº 19, Arica, Universidad de Tarapacá, 2000 y *Regionalismo y desarrollo regional: debate público, proyectos económicos y actores locales (Tarapacá 1880-1930)*, manuscrito inédito, informe final proyecto Dipuv 01/2000, Universidad de Valparaíso, 2003.

⁴ Luis Castro C., “Tarapacá 1880-1936: debates, reflexiones, propuestas y proyectos en torno al problema del desarrollo”, en *Revista Temas Regionales*, año 2, Nº 1, Arica, Corporación Norte Grande, 1995; *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 re-*

mientos hacia la administración estatal referidos a las falencias viales para alcanzar los centros mineros situados –en explotación y potenciales– en la zona cordillerana denotaron una certera visión del problema, es decir, que sin caminos y ferrocarriles era imposible sostener una expansión de la minería provincial, quizá el sector con mayor potencialidad de crecimiento inmediato.

Desde entonces se dieron a conocer diversos proyectos ferroviarios de penetración que no pasaron de ser anhelos locales incumplidos. Algunas de estas iniciativas jamás lograron materializarse porque no contaron con un sustento económico y técnico sólido; otras, en cambio, porque no lograron el apoyo fiscal para afianzar un aporte crediticio complementario y, las menos, porque fueron simplemente una audacia de empresarios soñadores.

En el transcurso de la segunda mitad del siglo XIX cuatro fueron los proyectos ferroviarios que lograron concitar cierta relevancia en el ámbito de la opinión pública de Tarapacá. Primero, la propuesta del empresario boliviano José Avelino Aramayo para habilitar una línea férrea entre Iquique y Oruro en 1864. Segundo, el planteamiento del ingeniero Aurelio Lastarria de construir un ferrocarril entre Iquique y La Paz en 1880. Tercero, el proyecto del tren entre la estación Pintados y el pueblo de Pica gestionado por la Municipalidad de Iquique en 1894. Cuarto, el ferrocarril entre Cerro Gordo y Challacollo, que levantó la Compañía Minera y Beneficiadora de Cerro Gordo en 1896, la única vía ferroviaria de este tipo que se materializó en más de treinta años hasta el ocaso de la centuria decimonónica. Estos cuatro proyectos modelaron los aspectos sustantivos que recogerán las propuestas ferroviarias en el transcurso de los años 1900 y 1930.

El ferrocarril Iquique-La Noria-Oruro (José Avelino Aramayo y Hugo Reck 1864)

En 1864, al amparo del nuevo escenario económico regional, que comenzaba a vislumbrarse debido a la explosiva expansión de la minería del salitre, el empresario minero boliviano José Avelino Aramayo impulsa la construcción de un ferrocarril para unir el puerto tarapaqueño de Iquique con Oruro⁵. El trazado, dise-

gional, Tarapacá 1912-1937, tesis de magíster en Historia, Santiago, Universidad de Santiago, 1998; “La circulación arterial de la riqueza...”, *op. cit.* y *Regionalismo y desarrollo regional...*, *op. cit.*

⁵ Según Luis Gómez Zubietta, “Políticas de transporte ferroviario en Bolivia 1860-1940”, en Dora Cajías, Magdalena Cajías, Carmen Jonson e Iris Villegas (comp.), *Visiones de fin de siglo. Bolivia y América Latina en el siglo XX*, La Paz, IFEA, Coordinadora de Historia, Embajada de España en Bolivia, 2001, p. 366; José Avelino Aramayo junto con Aniceto Arce fueron los empresarios que más decididamente promovieron el impulso ferroviario en Bolivia durante las décadas de 1860 y 1870, especialmente a través de la difusión de diversos proyectos para construir trenes hacia el Pacífico con el objetivo de transportar carga mineral.

ñado por el ingeniero alemán Hugo Reck, demarcaba una vía ferroviaria que se conectaba con el tren salitrero que llegaba a Iquique en el sector del pueblo de La Noria. Desde este punto subía hacia el oasis de Pica para, enseguida, internarse hacia la frontera siguiendo una ruta al sur de la laguna del Huasco. Una vez situado en pleno territorio de Bolivia, la línea férrea pasaba por Isma para llegar finalmente a Oruro bordeando el lado occidental del salar de Empexa; la ciudad orureña significaba, además, comunicación directa con La Paz⁶.

Así, la puesta en marcha de este proyecto vial vino a dar sustancia a la ley peruana del 28 de agosto de 1856, que había declarado a Iquique puerto de depósito y de tránsito para las mercaderías bolivianas; 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 y tráfico mercantil⁷.

La idea sobre esta línea férrea tuvo su origen en una propuesta que el propio José Avelino Aramayo había publicado en la ciudad de La Paz en 1861 con el título de “Unión del Océano Pacífico con algún Punto del Interior de Bolivia”. Presentado este proyecto al gobierno y la Asamblea Nacional boliviana en 1862, fue aprobado por el Congreso de ese país en la minera localidad de Oruro al año siguiente. Con este respaldo, y bajo comisión de servicio, Aramayo se dirigió a Europa para negociar un empréstito, tarea que logró concretar el 1 de junio de 1864 con la firma inglesa The London County Bankun por un monto de £1.500.000⁸.

El propósito explícito y primordial de José Avelino Aramayo al impulsar este ferrocarril fue el de conformar una estructura vial que le permitiera sacar de modo rápido, seguro y económico los minerales de su propiedad que se extraían, o pensaba explotar, en distintos yacimientos orureños. Sin embargo, los alcances estratégicos de su iniciativa superaron largamente este fin, dando comienzo formal a la viabilidad y factibilidad de lo que más tarde la prensa iquiqueña llamaría “la circulación arterial de la riqueza”⁹. En efecto, y así lo pensaron los habitantes de la provincia de Tarapacá, este tren no sólo debía provocar un incentivo cierto y adicional a laboreos mineros de envergadura en los sectores aledaños a la línea del tren a ambos lados de la frontera sino, además, se contaría con un medio de transporte expedito para otro tipo de cargas comerciales y un puerto de embar-

⁶ “Informe del Intendente de Tarapacá al Ministro de Obras Públicas respecto al proyecto del ferrocarril de Iquique a Bolivia”, Iquique, 7 de junio de 1902, en Archivo Nacional de Chile, Fondo Ministerio de Obras Públicas (en adelante AMIOP), vol.1608, sin fol.

⁷ Fernando López Loayza, “La provincia de Tarapacá, sus distintas épocas, lo que era antes y lo que es hoy. Apuntes históricos”, en *Revista Caras y Caretas*, N° 6, 18 de septiembre de 1910, Iquique, 1910.

⁸ Gómez Zubieta, *op. cit.*, p. 367.

⁹ Castro, “La circulación arterial de la riqueza...”, *op. cit.*, pp. 111-131.

que, como Iquique, ubicado estratégicamente¹⁰. Esto último permitió que algunos residentes tarapaqueños tempranamente comenzaran a pensar en una movilidad comercial intensa entre estos dos territorios que fuera tributaria de los requerimientos de insumos por parte de las faenas mineras y que se rigiera por sus propias lógicas y potencialidades. En este contexto, no se dejó de reconocer que al pasar la línea férrea proyectada por Reck por el oasis de Pica era posible integrar impulsos a la actividad agrícola. De esta manera, y sin haber un propósito explícito detrás, la propuesta de Aramayo vino a poner los primeros cimientos de lo que más tarde se transformaría en un modelo de desarrollo regional.

El tren Iquique-La Paz
(Aurelio Lastarria 1880)

En 1880 el ingeniero Aurelio Lastarria retomará integralmente el proyecto ferroviario de 1864. Utilizando el trazado de Hugo Reck, priorizará un uso comercial de esta vía, ligándola a la salida y entrada de productos transables y dejando en segundo plano la promoción productiva minera andina como el incentivo agrícola regional, además de intentar construir una línea férrea directa entre Iquique y La Paz con conexión a Oruro¹¹.

La iniciativa de Lastarria consolidará la idea de una integración económica subregional entre Tarapacá y Bolivia, especialmente en lo tocante a lo vital que podía ser un instrumento como éste para la expansión de la minería salitrera; un área productiva que ya dejaba entrever la inmensa cantidad de insumos que demandaría para funcionar con los niveles de crecimiento que alcanzó posteriormente. Este alcance fue decididamente asumido por las autoridades administrativas chilenas de Tarapacá, quienes, incluso, lograron que el Ministerio de Obras Públicas implementara un grupo de estudio para el proyectado tren entre Iquique y La Paz. Esta comisión, integrada por el propio Aurelio Lastarria en calidad de jefe de la

¹⁰ Esta relación no deja de ser relevante si se toma en cuenta que a fines del siglo XIX Oruro se convirtió en la principal zona productora de estaño y los Aramayo en una de las familias empresariales mineras más relevantes de Bolivia. Desde esta perspectiva, si el mentado ferrocarril se hubiese habilitado, la provincia de Tarapacá habría estado en presencia de un escenario económico altamente dinámico al conjugase la extracción de salitre con la obtención de estaño y plata boliviano, todo esto articulado por un cordón umbilical, el tren, facilitador de la circulación de bienes y servicios en un enorme espacio subregional. Antecedentes sociales y económicos de la familia Aramayo como empresarios mineros de la plata y el estaño boliviano en Herbert Klein, *Historia de Bolivia*. La Paz, Editorial Juventud, 1997, pp. 161-196 y Antonio Mitre, *Los patriarcas de la plata. Estructura socioeconómica de la minería boliviana en el siglo XIX*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1981 y *Bajo un cielo de Estaño*, La Paz, Asociación Nacional de Mineros Medianos-ILDIS, 1993.

¹¹ "Informe del Intendente de Tarapacá al Ministro de Obras Públicas respecto al proyecto del ferrocarril de Iquique a Bolivia", Iquique, 7 de junio de 1902, en AMIOP, vol. 1608, sin fol.

misma, Alejandro Bertrand, el ingeniero Stenilem y el ayudante Núñez, culminó sus labores a fines de 1881 sin resultados concretos¹².

*El ferrocarril Estación Pintados-Pica
(Municipalidad de Iquique 1894)*

El año 1894 la Municipalidad de Iquique solicita al Congreso Nacional una concesión para construir un ferrocarril a vapor entre la estación de Pintados y el pueblo de Pica, una empresa de la cual también participó el empresario piqueño Manuel Loayza¹³. En los planes de esta repartición edilicia estaba, en una primera etapa, la construcción de 38 km de línea férrea, dinamizar la actividad agrícola del oasis, para, en segunda fase, estimular la minería y el comercio mediante una extensión del trazado hacia la frontera con Bolivia.

Como se explicitó en el periódico *La Patria*, el efecto principal del acometido municipal fue el dar cuenta del grado de consolidación que había alcanzado entre los actores más dinámicos de la provincia de Tarapacá la necesidad de sostener la habilitación de trenes de penetración como un instrumento de activación de la minería y la agricultura regional:

“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”¹⁴.

Bajo este prisma la pretensión de 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 y La Paz, una empresa en la cual el municipio iquiqueño creyó tener un papel preponderante respecto a las iniciativas privadas.

*El ferrocarril Cerro Gordo-Challacollo
(Compañía Minera y Beneficiadora de Cerro Gordo 1896)*

Situado a 228 km al sur de Iquique y a una altitud promedio de 1.580 m.s.n.m., el mineral argentífero de Challacollo debe su nombre a los hacendados piqueños Gabriel de Soto y Domingo Almonte quienes en 1772 lo bautizaron como San Antonio de Challacollo¹⁵.

¹² “Oficio sobre el ferrocarril boliviano”, Iquique, 19 de noviembre de 1881, en Archivo Nacional de Chile. Fondo Intendencia de Tarapacá (en adelante AIT), vol. 23, fol. 43.

¹³ *La Patria*, Iquique, 21 de agosto de 1894.

¹⁴ *Ibid.*

¹⁵ Víctor Barriga, *Memorias para la historia de Arequipa*, Arequipa, Imprenta Portugal, 1952, tomo iv, p. 173; Óscar Bermúdez, *El oasis de Pica y sus nexos regionales*, Arica, Ediciones de la

La distancia de este yacimiento respecto a la costa, la dificultad consiguiente para abastecerse de agua y bastimentos, hará extremadamente difícil su explotación regular. Recién a partir de la década de 1880 se reactivará parcialmente al formarse, el 2 de mayo de 1885, la Compañía Minera y Beneficiadora de Challacollo, que trabajará las minas Hospital, Froilán y Solari, además de instalar una planta de fundición en Cerro Gordo¹⁶. Junto con la Compañía Minera Challacollo, un número significativo de particulares, algo más de cincuenta, comenzó a realizar laboreos con diferente éxito y continuidad en las minas: Desertora, Buena Esperanza, San Andrés, El Diablo, Liverpool, etc.¹⁷. Durante 1886, tomando en cuenta el aumento productivo de este yacimiento argentífero, los empresarios Watson y Fuentevilla deciden construir un horno de fundición en Tamentica¹⁸.

A mediados de la década de 1890 había en este mineral de Challacollo tres o cuatro establecimientos mineros de alta ley que en sus faenas utilizaban un número regular de trabajadores, entre 400 y 522 de acuerdo con registros poblacionales realizados en 1892 y 1895¹⁹. Lo anterior motivó la realización, por parte de la Compañía Minera y Beneficiadora Cerro Gordo, de una de las iniciativas más notables de la minería tarapaqueña, el ferrocarril de Cerro Gordo a Challacollo. Concesionado entre el 2 de mayo y 8 de agosto de 1896, esta vía ferroviaria entró rápidamente en funcionamiento a comienzos de 1897 teniendo una extensión de 35 km²⁰. En Cerro Gordo había una conexión con la oficina salitrera La Granja, donde se hacía el

Universidad de Tarapacá, 1987, p. 38; Sergio Villalobos, *La economía de un desierto. Tarapacá durante la Colonia*, Santiago, Ediciones Nueva Universidad, 1979, p. 144; "Mejores derechos a una mina", Iquique, 1772, en Archivo Nacional de Chile. Fondo Judicial de Iquique (en adelante AJI), leg.1, pza. 2, f.12.

¹⁶ Carlos Alfaro, *Reseña histórica de la provincia de Tarapacá*. Iquique, Imprenta Caras y Caretas, 1936, p. 278; Francisco Riso-Patrón, *Diccionario geográfico de las provincias de Tacna y Tarapacá*, Iquique, Imprenta La Industria, 1890, p. 23; "Informe sobre la administración del Departamento de Tarapacá", Iquique, 28 de noviembre de 1885, en AIT, vol. 80, sin fol.; "Informe financiero de algunas compañías mineras", Iquique, abril 1885, en AIT, vol.103, sin fol.; "Expediente calificación quiebra Compañía Minera y Beneficiadora Challacollo", Iquique 1898, en AJI, leg. 232, pza.1, fs.2, 349.

¹⁷ Riso-Patrón, *op. cit.*, p. 23.

¹⁸ "Establecimiento de horno de fundición en Challacollo", Iquique 1886, en AIT, vol. 97, sin fol.

¹⁹ "Población del Departamento de Tarapacá", Iquique 1895, en AIT, vol. 291, sin fol.; "Oficio del Subdelegado de Challacollo a Intendente", Cerro Gordo, 5 de marzo de 1895, en AIT, vol. 301, sin fol.; Bermúdez, *op. cit.*, p. 89.

²⁰ Fernando López Loayza, *La provincia de Tarapacá (Alrededor de su industria y de Iquique, su principal puerto)*, Iquique, Editor Edw. E. Muecke, 1913, pp. 247-248; Ian Thomson y Dietrich Angerstein, *Historia del ferrocarril en Chile*, Santiago, Ediciones de la Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Colección Sociedad y Cultura, 2000, vol. xiv p. 73.

traspaso de la carga a los trenes de la *Nitrate Railways Company Limited*. A pesar de su enorme potencial, este tren quedó inactivo una década después al acabarse las vetas de plata de alta ley en los yacimientos explotados. Su paralización significó un efecto residual de un ciclo productivo que finalizaba, en efecto, a comienzos del siglo xx a Challacollo se le describía como un valioso mineral que estaba de para²¹.

1.2. LOS FERROCARRILES HACIA BOLIVIA EN EL SIGLO XX

La llegada del siglo xx encontrará a la provincia de Tarapacá sumida en un torbellino. Por una parte, una agitación social en crecimiento. Por otra, una discusión pública cada vez más intensa sobre los cimientos en que tenía que sustentarse el crecimiento económico local. En este último contexto, las ideas viales claramente se habían transformado en un soporte de las propuestas de desarrollo regional que se hacían llegar, en calidad de demandas colectivas, a la administración estatal asentada en la capital de la república.

La posibilidad de articular un instrumento de penetración económica hacia la zona cordillerana y desde allí traspasar la frontera, operaría como un catalizador de cierto discurso regionalista que nítidamente estaba optando por trenes minero-agrícolas y mercantiles en vez de la renta salitrera²², es decir, potenciar mediante esta apuesta los intereses regionales por sobre las conveniencias centralistas del aparato estatal.

A partir de esta dinámica social, las propuestas ferroviarias de este tipo no sólo se acrecentaron sino, a la vez, se consolidó la moción de un medio de transporte económicamente multifuncional. En efecto, los distintos proyectos que emergieron entre las décadas de 1900 y 1930 invariablemente proyectaron una ruta que calzaba, directa o indirectamente, con un centro portuario, valles u oasis con un alto potencial agrícola, yacimientos mineros y la frontera. Esta orientación encontrará en la iniciativa del director del Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá, Luis Advis, de llevar a cabo un tren “minero-agrícola” entre el pueblo salitrero de Huara y la localidad andina de Chusmiza el producto más elaborado; una propuesta que se nutrirá, una vez eclipsado la política rentista del Estado y la explotación salitrera, de las distintas experiencias pasadas en lo tocante al trazado de la ruta, el sistema de financiamiento y el modelo de vialidad.

²¹ Juan de Dios Ugarte Yávar, *Iquique desde su fundación hasta nuestros días. Recopilación histórica, comercial y social*, Iquique, Imprenta y Litografía de R. Bini e Hijos, 1904, p. 86; López Loayza, *op. cit.*, p. 189.

²² Castro, “Regionalismo y desarrollo regional...”, *op. cit.*, pp. 26-41.

*Los ferrocarriles de Patillos-Sillillica,
Estación Lagunas-Copaquire y Patillos-Collahuasi
(Enrique Squire 1903)*

En este entorno social, la solicitud de Enrique Squire tramitada el 24 de octubre de 1903 para construir tres ferrocarriles hacia distintos puntos mineros cercanos a la frontera, remarcó el planteamiento de las vías de penetración como elementos destinados a facilitar la expansión comercial-productiva bajo un criterio de integración subregional. Específicamente, propuso extender rieles entre el puerto de Patillos y la serranía de Sillillica, la estación Lagunas y el mineral de Copaquire y entre Patillos y el yacimiento cuprífero de Collahuasi²³, aduciendo el argumento de que: "...dicho [s] ferrocarril[es] (...) favorecerá[n] también la salida de boratos y demás productos de la minería que hoy no pueden ser exportados por la falta de medios de transportes"²⁴.

Sin duda, sólo tomando en cuenta el costo monetario que implicaba la habilitación de estas líneas férreas, estos proyectos no se acotaban en la mera explotación de los yacimientos cupríferos, argentíferos y borateros del área; sino que adicionaban, y ambicionaba, la necesidad de traspasar el límite internacional para acceder tanto a las minas bolivianas como a la potencial carga de mercaderías desde y hacia el vecino país a partir de un intenso tráfico comercial que se esperaba activar con este medio de transporte. Lo anterior queda claro al tomar en cuenta que en aquel entonces la estación Lagunas era uno de los puntos neurálgicos más viables para acceder directamente a la costa a través de Patillos; el sitio costero cercano a Iquique con mayores condiciones naturales para edificar un puerto seguro, y que Copaquire como Collahuasi eran factibles de conectar para alcanzar Sillillica e ingresar a Bolivia articulando un tren con una ruta potencialmente rentable, además de ligar a Guatacondo como aporte de los insumos agrícolas.

Los conceptos de Squire encontrarán un importante apoyo en la máxima autoridad política de Tarapacá de aquel entonces, el intendente Agustín Gana que, precaviéndose de las gestiones que debían realizarse en el Ministerio del ramo, le señalará al Secretario de Obras Públicas, antes que, incluso, el propio solicitante se manifestara, de que este medio: "...vendría a ser un magnífico explorador de las regiones desconocidas de Tarapacá, en las cuales se sabe que existe un rico laboratorio químico de sustancias más valiosas y productos más preciados"²⁵.

²³ "Informe del Intendente de Tarapacá al Ministro de Obras Públicas sobre el ferrocarril de Patillos a Sillillica", Iquique, 3 de diciembre de 1903, en AMIOP, vol. 1608, sin fol.

²⁴ "Solicitud de Enrique Squire para construir un ferrocarril entre Patillos y Sillillica", Santiago, 24 de octubre de 1903, en AMIOP, vol. 1608, sin fol.

²⁵ "Oficio del Intendente de Tarapacá al Ministro de Obras Públicas", Iquique, 3 de enero de 1903, en AMIOP, vol. 1608, sin fol.

A pesar del gran apoyo que encontró tanto en las autoridades fiscales de Tarapacá como en vastos sectores de Iquique, los trenes ideados por Squire rápidamente se diluyeron como una opción viable toda vez que éste basó gran parte del financiamiento que pensaba obtener en aportes estatales directos, una metodología imposible de llevar a cabo con algún éxito.

El ferrocarril Huatacondo/Copaquire-Collahuasi
(Enrique Schöerter 1904)

A partir de distintas prospecciones que habían demostrado la existencia de importantes vetas de bórax, azufre y cobre, el 12 de enero de 1904 el empresario Enrique Schöerter remite el intendente de Tarapacá una propuesta para habilitar, mediante una concesión, un camino carretero, ocupando una antigua ruta tropera entre la estación de Lagunas y el pueblo de Guatacondo²⁶.

Lo interesante de esta iniciativa es que Schöerter pretendía, tomando como base el camino Lagunas-Guatacondo, habilitar varios nexos ferroviarios hacia los yacimientos mineros del área. Así, combinando el tren con las carretas buscó alcanzar, en primer lugar, el yacimiento de Copaquire, para, enseguida, llegar a las minas de Collahuasi mediante un tendido enrielado. Desde este último punto pensaba, además, conectarse con la estación Carcoto del ferrocarril Antofagasta-Oruro²⁷.

Por cierto, esta vía combinada también consultaba una conexión directa con el oasis de Pica, formando un circuito integral bajo el concepto del desarrollo regional amparado en la potenciación del sector minero, el agrícola y el mercantil²⁸.

El tren Pozo Almonte-Pica
(Alberto Molifino 1905)

La ruta hacia la localidad de Pica para llegar a Bolivia se convertirá en un tema recurrente para los tarapaqueños, al punto que el 24 de marzo de 1905 el gobierno autorizará, después de muchas insistencias, al empresario Alberto Molifino la construcción de un tren de trocha angosta entre el pueblo salitrero de Pozo Almonte y el mencionado oasis²⁹.

²⁶ "Solicitud de Enrique Schöerter para construir un camino entre Lagunas y la frontera con Bolivia", Iquique, 12 de enero de 1904, en Archivo Regional de Iquique, Fondo Intendencia de Tarapacá (en adelante AITRI), vol.1, Solicitudes 1904, sin fol.

²⁷ *Ibid.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ "Oficio del Intendente Agustín Gana comunicando permiso para construir un ferrocarril entre Pozo Almonte y Pica", Iquique, 18 de abril de 1905, en AITRI, vol.17, Oficios Varios, 1905, sin fol.;

Tres fueron los factores que llevaron al gobierno de la época a considerar, excepcionalmente, esta alternativa vial. Primero, el que esta zona tuviera el mayor potencial agrícola de la provincia, sustrato básico, por ejemplo, para abastecer una creciente demanda asociada a la esperada expansión de la minería local que debía generarse al abaratar los costos de los fletes por concepto de carga de mineral hacia los puertos por el uso de un medio de transporte económicamente más eficiente. 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; cuestión reafirmada por el hecho de que en ese momento conservaba una importante cuota de importancia y vigencia como camino tropero de envergadura³⁰, característica que la mantendrá hasta la década de 1930³¹. Tercero, el encontrarse al interior de este vergel la mayor y más variada reserva minera de Tarapacá, como el ya mencionado yacimiento cuprífero de Collahuasi.

Todas estas consideraciones, sin embargo, no fueron suficientes. El elevado costo de un trazado con demasiadas dificultades geográficas terminó por abortar este interés estatal por subvencionar monetariamente un tren de penetración.

El ferrocarril Iquique-Collahuasi (Rafael Fuenzalida 1905)

El 7 de diciembre de 1905 Rafael Fuenzalida, en su calidad de presidente del Sindicato de Industriales Mineros de Tarapacá, pide se le concedan terrenos fiscales con el objetivo de llevar a cabo un ferrocarril de trocha angosta entre Iquique y Collahuasi³². Su idea era acrecentar y extender mediante esta iniciativa el ciclo productivo que venía presentando este yacimiento desde mediados de la década de 1890, un quehacer extractivo que tenía en el transporte rentable del mineral su más importante obstáculo. De hecho, dos años antes, la propia Compañía Minera Collahuasi había intentado habilitar para acotar este inconveniente un camino

“Decreto Ferrocarril Pozo Almonte-Pica”, Santiago, 24 de marzo de 1905, en Archivo Nacional de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas (en adelante ARNAD.OOPP), Fondo Ministerio de Obras Públicas, vol.1862, Decretos Primer Trimestre 1905, sin fol.

³⁰ “Memoria Anual del Intendente de Tarapacá Agustín Gana Urzúa”, Iquique, 3 de junio de 1906, en AITRI, vol.1, Copiador de Oficios 1905, sin fol.

³¹ Bermúdez, *op. cit.*, pp. 22-29; Sergio, González, *Hombres y mujeres de la Pampa: Tarapacá en el ciclo del salitre*, Iquique, Ediciones Especiales Camanchaca, N° 2, Taller de Estudios Regionales, 1991, pp. 193-268; Carolina Odone, *La territorialidad indígena y española en Tarapacá colonial (siglos xvi-xviii): una proposición*, tesis Licenciatura en Historia, Santiago Universidad Católica de Chile, 1994.

³² “Solicitud construcción ferrocarril Iquique-Collahuasi”, Iquique, 7 de diciembre de 1905, en AITRI, vol.2, Copiador de oficios 1905, sin fol.

entre sus pertenencias mineras y la oficina La Granja, lugar que estaba unido con un ramal del ferrocarril salitrero³³.

Dada la envergadura del planteamiento de Fuenzalida, como por la investidura gremial que poseía, este proyecto ferroviario concitó un inusitado interés en la opinión pública de Iquique, a tal punto que el propio intendente Agustín Gana se vio obligado a actuar en su favor:

“La Intendencia no puede sino manifestar a US. [el Ministro de Obras Públicas] que la realización de esta obra, cuya concesión se solicita, satisfacería uno de los mejores anhelos de los habitantes de esta provincia y especialmente de los pobladores de Iquique, pues en reiteradas ocasiones han hecho representaciones muy autorizadas al Supremo Gobierno pidiendo la construcción por cuenta del Estado de una vía férrea que partiendo de Iquique se interne en el corazón de este territorio y hasta Oruro, en Bolivia, para dar salida a las riquezas inmensas que contiene inexploradas aún por falta de viabilidad y para facilitar la instalación de numerosas e importantísimas industrias, cuyas materias primas se encuentran en cantidades inapreciables.

Las salitreras, las borateras y los minerales existentes en el interior que constituyen un verdadero tesoro, entrarían inmediatamente a acrecentar la fortuna pública y privada.

El comercio recibiría beneficios fáciles de apreciar, y por fin, la vida misma de esta parte del territorio de la Nación, hoy día subyugado a la duración del salitre, se aseguraría en forma floreciente y perdurable.

Cada ramal de este ferrocarril a cada uno de los establecimientos industriales que se fundasen constituiría un [instrumento] de mayor prosperidad...”³⁴.

No obstante, esta iniciativa basó su viabilidad aduciendo de que el crecimiento productivo de Collahuasi tendría como tope la baja rentabilidad que se derivaría por el alto costo de los fletes; el hecho de que el salitre todavía siguiera siendo el sostén de la renta fiscal, terminó por inclinar la decisión de los agentes estatales de no dar curso a este tendido ferroviario. De algún modo un tren hacia la cordillera seguía siendo demasiado caro y poco fiable en comparación a los beneficios que aún aportaba la minería del salitre.

³³ Ugarte, *op. cit.*, p. 86.

³⁴ “Oficio del Intendente de Tarapacá referido a la solicitud de Rafael Fuenzalida para construir un ferrocarril entre Iquique y Collahuasi”, Iquique, 7 de diciembre de 1905, en AITRI, vol. 2, Copiador de oficios 1905, sin fol.

*Los ferrocarriles de Pisagua Viejo-Surire/Chilcaya
y Challacollo-Chuncuyo/Huayco-Collahuasi
(Rodolfo Rochstein y Guillermo Koort 1907-1910)*

En este escenario, con un yacimiento minero cordillerano que se expandía a pesar de las dificultades estructurales, los proyectos viales hacia centros mineros y también su autorización fiscal se incrementaron significativamente. De algún modo el aparato estatal se vio compelido ante una demanda que no sólo se había socializado, hasta el punto de involucrar protagónicamente a la administración provincial, sino, también, contenía sólidos argumentos difíciles de rebatir por éste.

De todas las propuestas manifestadas en este lapso se destacaron la de Rodolfo Rochstein y Cía. aprobada por ley el 9 de septiembre de 1907 para levantar un ferrocarril entre Pisagua Viejo y las borateras de Surire y Chilcaya³⁵, y la del ingeniero Guillermo Koort, aceptada el 22 de septiembre de 1909, que pedía autorización para edificar un tren entre Challacollo y el mineral de Chuncuyo/Huayco y una extensión hacia Collahuasi³⁶.

*El tren Camarones-Bolivia
(Rodolfo Rochstein, Ramiro Sánchez y Salvador Izquierdo 1907-1911)*

El 29 de enero de 1906, tomando en cuenta lo hondo que estaba calando en la opinión pública de Tarapacá el tema de la integración económica, el gobierno decide financiar mediante la ley N°1.805 estudios de factibilidad para la implementación de un posible ferrocarril entre Iquique y Bolivia³⁷; una medida que se afianzó al año siguiente, el 16 de septiembre de 1907, mediante la concesión otorgada a los empresarios Rodolfo Rochstein, Ramiro Sánchez y Salvador Izquierdo para que llevaran a cabo la habilitación de un riel entre la caleta de Camarones y la frontera con Bolivia bordeando la laguna de Chilcaya³⁸. No obstante estas determinaciones, recién el 28 de enero de 1911 la Dirección de Obras Públicas toma la determinación de aprobar los planos del trazado de este ferrocarril aceptando una modificación no menor, que el tren partiera desde Pisagua Viejo, es decir, alrede-

³⁵ "Copia de los antecedentes de la concesión otorgada a Rodolfo Rochstein y Cía. para construir un ferrocarril de Pisagua Viejo a la frontera con Bolivia", Santiago 1913, en AITRI, vol. 1, Ministerio de Obras Públicas 1911-1913, sin fol.

³⁶ "Copia Decreto de concesión a Guillermo Koort para construir un ferrocarril de Cahacollo a Chuncuyo/Huayco", Santiago, 4 de febrero de 1910, en AITRI, vol. 5, Ministerio de Relaciones Exteriores 1910-1911, sin fol.

³⁷ Ricardo Anguita, *Leyes promulgadas en Chile desde 1810 hasta el 1 de junio de 1913*, Santiago, Imprenta Barcelona, 1913, tomo IV, p. 99.

³⁸ *Op. cit.*, pp. 180-181.

dor de 100 km al sur de la propuesta original³⁹. Esta modificación del punto de partida del tren, más acorde con los intereses salitreros, provocó que los empresarios involucrados se desistieran de este proyecto vial.

El ferrocarril Zapiga-Arica
(Carlos Lanás y Guillermo Amenábar 1910)

Uno de los aspectos más débiles de todas estas propuestas fue el de la vinculación con Arica. Aportaron a esta situación dos factores. Uno, el hecho de que en la provincia de Tarapacá se tenía clara conciencia de que cualquier relación con esta zona estaba irremediadamente sujeta a una previa resolución del conflicto Arica-Tacna. Dos, la tenaz oposición del gobierno chileno a que se construyera un ferrocarril entre Iquique y Arica como una forma de resguardar sus intereses rentistas asociados a la explotación exclusiva del salitre tarapaqueño⁴⁰. Lo anterior, hizo que los esfuerzos por concretar este nexo se enmarcaran en la idea de que apostar a este componente era poner en riesgo al conjunto del proyecto estratégico de desarrollo regional; por tanto, su consecución debía plantearse desde el punto de vista de un largo plazo. Por ello no debe extrañar que las mociones para llevar a cabo este camino, a través del cual llegar al sur peruano, fueran tardías y acentuadamente poco exigentes en los tiempos de construcción.

La contratación, el 22 de junio de 1910, de un anteproyecto de factibilidad técnica-económica entre el municipio iquiqueño y el ingeniero civil Carlos Lanás, para extender el ferrocarril longitudinal hasta Arica y el ofrecimiento de Guillermo Amenábar, manifestado el 12 de noviembre de este mismo año para materializar esta iniciativa mediante la colocación de rieles entre Zapiga, el punto más septentrional del tren salitrero, y la ciudad ariqueña a partir de los resultados de los estudios de Lanás; fueron los únicos antecedentes concretos registrados en este ámbito⁴¹.

El tren Estación Pintados-Pica-Collahuasi
(Alfredo Castro 1910)

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 Collahuasi. Un proyecto estima-

³⁹ "Antecedentes sobre concesión del ferrocarril a Bolivia otorgado a Rochstein y Cía.", Santiago 1912, en AITRI, vol. 1, Ministerio de Industria y Obras Públicas 1911-1913, sin fol.

⁴⁰ Castro, "Tarapacá 1880-1936...", *op. cit.*, p. 38.

⁴¹ "Oficio N° 4369 de la Dirección General de Obras Públicas al Intendente de Tarapacá", Santiago, 13 de diciembre de 1910, en AMIOP, vol. 2269, sin fol.

do en \$5.656.160 en moneda de oro y que pretendía, al igual que el anterior emprendido por Schöerter, ejecutar un primer paso de integración comercial al ubicarse su destino nodal en la franja fronteriza con Bolivia, sin olvidar, por cierto, los recursos agrícolas de Pica, Matilla y el valle de Quisma⁴². No obstante, la evidente relevancia que adquirió esta propuesta para el Ministerio de Obras Públicas, su tramitación se detuvo bruscamente sin que hasta ahora sepamos el por qué.

El ferrocarril Patillos-Collahuasi (Enrique Squire 1910)

El 24 de octubre de 1910 el ingeniero Enrique Squire vuelve a revitalizar su viejo proyecto del ferrocarril entre Patillos y Collahuasi al solicitar una nueva concesión gubernamental para construir un tendido de trocha angosta⁴³, sin embargo, al igual que su intento de 1903, las instancias fiscales pertinentes no dieron curso a su petición. Pesó en su contra la envergadura de la obra y la poca solvencia de la plataforma de financiamiento que sostuvo ante el Ministerio de Obras Públicas.

El tren Challacollo-Collahuasi (Guillermo Koort 1912)

El 19 de diciembre de 1912 el Ministerio de Obras Públicas aprueba los planos, que había entregado meses antes, del ingeniero Guillermo Koort para construir un ferrocarril entre Chalcollo y Collahuasi⁴⁴.

Esta idea fue, quizá, la más viable de todas las que intentaron llegar a los yacimientos mineros de esa zona durante este lapso de tiempo. Primero, porque pretendía enlazar y reactivar el tendido que iba desde la oficina La Granja a Challacollo, rieles que, si bien hacia los años 1912-1913 estaban abandonados aún permanecían intactos, por tanto bastaba realizar reparaciones menores para ponerlos en actividad. Segundo, porque proponía reocupar la trocha del inconcluso ferrocarril entre el puerto de Patillos y la Estación Lagunas, un material que estaba en buenas condiciones y que al reciclarse redundaría en un ahorro significativo en el costo total del proyecto.

⁴² "Ferrocarriles en estudio y construcción", Santiago 1910-1919, en AMIOP, vol. 2269, sin fol.

⁴³ "Informe del Intendente de Tarapacá al Ministro de Obras Públicas sobre el ferrocarril Patillos-Sillillica", Iquique, 3 de diciembre de 1903, en AMIOP, vol. 1608, sin fol.; Luis Castro, "Tarapacá, Bolivia y el noroeste argentino: estrategias de integración económica y desarrollo regional (1880-1930)", en revista *Estudios Transandinos*, N° 6, Santiago, Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos, 2001, p. 129.

⁴⁴ López Loayza, *op. cit.*, p. 190.

Aunque esta iniciativa fue la primera en sostener el reciclaje del material que existía en los ferrocarriles salitreros que ya no se usaban para hacer rentable la construcción de una vía de penetración, su materialización quedó trunca porque el yacimiento de Collahuasi había entrado en una fase de declinación productiva irreversible, una crisis que tenía totalmente paralizadas las faenas extractivas en varias de sus minas. De hecho, hacia fines de la década de 1910 este mineral quedó totalmente abandonado.

De este modo, al no tener vigencia el objetivo económico central, la posibilidad de levantar esta extensa y difícil línea férrea quedó absolutamente descartada.

El ferrocarril "minero-agrícola" de Huara-Chusmiza
(Luis Advis 1936-1937)

Existiendo hacia la década de 1930 una opinión casi unánime entre los sectores más activos de la vida pública iquiqueña de que la mayor dificultad con que había tropezado el sector minero para afianzar un crecimiento sostenido tenía directa relación con un déficit estructural del tipo de medio de transporte que habían utilizado los distintos laboreos; optan por hacer un giro, hasta cierto punto radical, en sus planteamientos. Así, tomando en cuenta los diagnósticos recurrentes de la falta de caminos y trenes, y ante la nula ingerencia estatal directa para revertir esta falencia; algunos actores locales deciden avanzar en la propuesta de soluciones materialmente factibles, especialmente promoviendo la construcción de ferrocarriles multifuncionales y la utilización de los rieles que habían quedado abandonados de los trenes salitreros, una idea que ya había sido explicitada por Guillermo Koort en el año 1912.

De esta manera, a fines de 1934 parte de la prensa iquiqueña pide que los durmientes del tren Junín-Agua Santa, en ese entonces en pleno abandono, sirvieran de base "al proyecto en estudio de un ferrocarril entre la costa y los múltiples asientos mineros que yacen al interior, en la cordillera"⁴⁵; del mismo modo en 1936 el Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá impulsa la reutilización de 80 km de la paralizada línea férrea de Patillos-Lagunas en la construcción del tren Huara-Chusmiza⁴⁶.

Este proyecto, después de varios estudios en terreno, contempló un trazado de 120 km, con una trocha de 0,76 m de ancho, desde la localidad pampina de Huara hacia el pueblo de Tarapacá, Pachica, Alto Chusmiza y Guayna Potosí. En este último punto se contemplaba adicionalmente habilitar una bifurcación hacia

⁴⁵ *La Defensa de Tarapacá*, Iquique, 15 de diciembre de 1934, pp. 8-9.

⁴⁶ *Boletín Oficial del Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá*, año 1, N° 9, Iquique, 25 de mayo de 1936, pp. 357, 388.

el norte para alcanzar las azufreras de Uscane y hacia el sur para explotar los yacimientos, también de azufre, de Sillajuaya⁴⁷. Definida la trayectoria, el 25 de febrero de 1936 el gobierno decreta el traspaso inmediato al Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá de 41 km de rieles del abandonado ferrocarril que iba desde Caleta Buena a Agua Santa, además de otros 16 km de este mismo material, que eran del ferrocarril salitrero que circulaba entre la estación Carmen y Huara. Asimismo, este decreto contempló la entrega diferida de 80 km de vía, que eran del tren Patillos-Lagunas y que entrara a trámite legislativo la solicitud del Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá a fin de que se le concesionara por ochenta años la explotación y administración de este medio de transporte⁴⁸. Esta petición es aprobada mediante el decreto N° 918 el 30 de mayo de 1936 y reducida a escritura pública el 21 de septiembre del mismo año⁴⁹.

El 7 de junio de 1936 se inauguran los trabajos de construcción de la vía férrea hacia Chusmiza, un acto donde tuvo una destacada participación el Comité Prorresurgimiento de Huara; y el 20 de junio se abren las propuestas pedidas por el Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá para implementar el tramo Huara-Pachica. En esta postura participaron:

| PROPONENTE | VALOR DE LA PROPUESTA |
|-------------------|----------------------------|
| Humberto Contador | \$660.000,00 ⁵⁰ |
| Enrique Gamba | \$649.580,00 |
| Eulogio Gordo | \$666.437,70 |
| Pedro Perrier | \$678.000,00 |
| Rogelio Cruz | \$682.000,00 |
| Eleodoro Ramos | \$854.013,83 |

El ferrocarril Huara-Chusmiza fue la última opción por concretar de este anhelado instrumento de desarrollo económico. Definido multifuncionalmente, es decir, como un tren minero, industrial y agrícola, de éste se esperó justificar su rentabilidad al acotar en su trazado no sólo la activación de centros mineros, sino también el fomento de zonas agrícolas aledañas y la conexión comercial con Bolivia:

“La zona de atracción de este ferrocarril es, en principio, la explotación total de la agricultura que se produce en la quebrada de Tarapacá, con las

⁴⁷ *Boletín Oficial del Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá*, año I, N° 9, Iquique, 25 de mayo de 1936, pp. 354-356.

⁴⁸ *Op. cit.*, pp. 354-357. Este decreto se publicó en el *Diario Oficial*, Santiago, 15 de abril de 1936.

⁴⁹ *Boletín Oficial del Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá*, año II, N° 2, Iquique, 25 de octubre de 1937, pp. 727-728.

⁵⁰ Esta propuesta adicionalmente consideraba un costo de \$3,50 el metro lineal de enrielladura.

posibilidades de un enorme aumento que traerá, como consecuencia, el regadío de la quebrada y Pampa del Tamarugal una vez terminadas las obras del tranque Pachica; más al interior de Pachica tenemos los minerales de plata, cobre y oro de Mocha, Lumacsiña y otros que quedan en los alrededores. El Objetivo principal de este ferrocarril con estación terminal en Chusmiza, por ahora, es hacer más viable la explotación de las importantes azufreras de Huaina Potosí, Quimsachata y Sillajuaya...⁵¹.

Se pensó que bajo esta estructura multifuncional se tenía asegurada la rentabilidad del proyecto, tomando en cuenta, además, los bajos costos que se podían derivar a partir del reciclaje del material de otras vías férreas que en aquel momento estaban en desuso⁵². No obstante, la construcción de este medio de transporte se inició auspiciosamente, al cabo de un breve tiempo, algo más de un año, su ejecución se comenzó a abortar al no contarse con estudios técnicos acotados del trazado; lo que complicó algunos cálculos monetarios, como tampoco con el decidido auspicio del Estado, que estaba más preocupado de salir de los efectos generales de la crisis salitrera que de otorgar un instrumento de desarrollo regional a Tarapacá.

2. FERROCARRILES, INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y RELACIONES INTERNACIONALES: LA VARIABLE REGIONALISTA

2.1. EL CONCEPTO DE LA "CIRCULACIÓN ARTERIAL DE LA RIQUEZA"

La idea básica del planteamiento de integración económica tuvo como propósito estructurar una plataforma que encauzara, mediante la conexión de mercados aledaños y potencialmente en expansión, la propuesta de desarrollo regional, sobre todo creando incentivos planificados a las diversas áreas productivas que se podían implementar bajo esta orientación estratégica.

Denominada acertadamente esta idea a mediados de la década de 1930 como "la circulación arterial de la riqueza"⁵³, lo que se buscó fue activar un flujo de intercambio mercantil con Bolivia, el noroeste argentino y el sur peruano. Conse-

⁵¹ *Boletín Oficial del Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá*, año II, N° 2, Iquique, 25 de octubre de 1937, pp. 722-723.

⁵² *Boletín Oficial del Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá*, año I, N° 5, Iquique, 25 de enero de 1936, pp. 171-173, 182; año I, N° 6, Iquique, 25 de febrero de 1936, pp. 223-225; año I, N° 9, Iquique, 25 de mayo de 1936, pp. 341, 354-362.

⁵³ *La Defensa de Tarapacá*, Iquique, 17 de noviembre de 1934, pp. 6-7.

cuentemente la economía tarapaqueña. Además de producir minerales y frutos agrícolas, debía facilitar la circulación de bienes y servicios hacia los espacios aledaños. Con esto no sólo el salitre pasaba a ser un elemento más al interior de la economía regional sino que la minería y la agricultura se podían posicionar en soportes estructurales –mediante la habilitación de ferrocarriles, caminos y mercados– para su crecimiento potencial y de largo plazo.

Desde el punto de vista de su composición esta “circulación arterial” se configuraba sobre la base de dos planos móviles: uno de interrelación de mercados prioritarios y espacios directos como el boliviano, del noroeste argentino e, incluso, el sur peruano y otro indirecto facilitador de vínculos comerciales con áreas más lejanas como la amazonía brasileña, el centro-norte del Perú, la zona central de Chile, Europa y Norteamérica⁵⁴. También fue entendida como un tramado que dependía de la implementación de vías de comunicación comercial-productivas y de la experiencia histórica de circuitos mercantiles entre Tarapacá y estas regiones aledañas.

De estos elementos la construcción de una red vial, especialmente de ferrocarriles, fue la que adquirió mayor preponderancia en los planteamientos locales de desarrollo regional. Comprendiendo rápidamente los distintos actores tarapaqueños partícipes de esta idea de que la única posibilidad que tenían para concretar su propuesta era demandar una obligatoria habilitación de nexos físicos como líneas férreas, caminos y terminales portuarios, vínculos que, además, sobrepasaban con creces los heredados del circuito colonial y salitrero⁵⁵; este tema adquirió un notorio tratamiento en el debate público, énfasis que se vio reafirmado por la puesta en escena de un conjunto de iniciativas sectoriales y privadas que apuntaron hacia este norte.

La integración económica, bajo estos parámetros, 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, a pesar de su calidad de megaproyecto, al concebirse

⁵⁴ Ciertamente que la posición de los mercados europeos y norteamericanos en este esquema de la “circulación arterial” estaba asociado a la venta de salitre, por tanto, la explotación del nitrato de sodio no se enajenaba de esta estrategia de desarrollo regional sino que más bien se integraba como una variable articulada y alejada del rentismo estatal.

⁵⁵ La temática de los circuitos mercantiles andinos y coloniales, algunos de los cuales pasaron por Tarapacá, se puede revisar en: Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial. Mercado interno, regiones y espacio económico*, Lima, Instituto de Estudios Peruanos, 1982; Cecilia Sanhueza, “Tráfico caravanero y arriería colonial en el siglo xvi”, en *Revista Estudios Atacameños*, N° 10, San Pedro de Atacama Universidad Católica del Norte, Instituto de Investigaciones Arqueológicas, 1992, pp. 169-182; Lautaro Núñez y Tom Dillehay, *Movilidad migratoria, armonía social y desarrollo en los Andes Meridionales: patrones de interacción económica*, San Pedro de Atacama, Universidad Católica del Norte, Instituto de Investigaciones Arqueológicas, 1995.

mediante la ejecución de etapas sucesivas, que podían cambiar de prioridad hasta completar el circuito.

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 ferrocarriles limitados en su potencialidad económica y disfuncionales a una estrategia de desarrollo regional con objetivos más diversos⁵⁶. En esta atmósfera, los distintos proyectos camineros y ferrocarrileros integracionistas que se propusieron durante las últimas décadas del siglo XIX y primeras del siglo XX se caracterizaron por ser muy consistentes y coherentes en sus cimientos, a pesar de la diversidad de sus orígenes y tener en contra algunos elementos sistémicos como la falta de capitales.

En gran medida la minería del salitre modificó desde mediados del siglo XIX la intensidad del tráfico mercantil colonial entre Tarapacá y los espacios aledaños de Bolivia y Argentina⁵⁷, la continuidad de este modelo de intercambio interre-

⁵⁶ Una clara muestra de esta alineación fue el trazado de los trenes privados y públicos que se construyeron en Tarapacá entre 1870 y 193, todos ellos marcando un derrotero que nunca sobrepasó 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 de las directrices políticas y económicas del Estado chileno como de una buena parte del mundo empresarial minero.

⁵⁷ Me refiero a los cambios que afectaron a la vieja dinámica comercial desplegada entre los siglos XVII y comienzos del siglo XIX que consignó, entre otras transacciones, el porteo de agua desde Pisagua y Arica hacia Huantajaya e Iquique, el ingreso de insumos desde Bolivia y el noroeste argentino destinados a labores mineras y agrícolas locales, a la venta de vino y aguardiente de Pica a Potosí, Atacama y otros mercados regionales, y a la salida de la plata de Huantajaya, Santa Rosa y demás minas argentíferas tarapaqueñas hacia el virreinato peruano. En este sentido la provincia de Tarapacá se convirtió mediante la activación de la minería del salitre hacia mediados del siglo XIX en un mercado centrifugador en extremo, así se transformó en un polo de impulso y crecimiento para ciertas faenas productivas de los espacios aledaños, entre ellos la ganadería del noroeste argentino. Una visión general de la economía tarapaqueña para el período colonial en Villalobos, *op. cit.* La vinculación económica entre el noroeste argentino y las provincias salitreras de Chile se puede revisar en: Alejandro Benedetti, "Territorio nacional de Los Andes: entre el éxito diplomático y el fracaso económico. Estudio de un territorio desconocido", en *Revista Estudios Trasandinos*, N° 7, Santiago, Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos, 2002, pp. 72-73; Gregorio Caro Figueroa, "Salitre y ganado. Base de un intercambio regional", en *Noa-Norte Grande. Crónica de dos regiones integradas*, Santiago, 1999, pp. 146-149; Viviana Conti, "El norte argentino y Atacama: producción y mercados (siglo XIX)", en *Revista Nueva Época*, N° 14, México, 1994; Azucena Michel, Lilia Pérez y Elizabeth Savic, "Exportaciones desde Salta al norte chileno. Fines del siglo XIX y comienzos del XX", en *Revista Estudios Trasandinos*, N° 2, Santiago, Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos, 1998, pp. 99-113 y "Los vínculos argentino-chilenos a través de la gobernación de Los Andes (1900-1920)", en *Revista Estudios Trasandinos*, N° 4, Santiago, Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos, 2000, pp. 63-75; Sergio González, "El arrieraje en Tarapacá durante el ciclo salitrero", en *Revista Camanchaca*, N° 8, Iquique,

gional constituyó un sólido fundamento experiencial e histórico a la hora de manifestar y justificar las proposiciones de este orden; sobre todo porque al persistir exitosa y cotidianamente este comercio de arrieros y llameros se estaba en condiciones de demostrar la factibilidad de potenciar esta dinámica bajo parámetros modernizadores. Es decir, si este tipo de interacción se había constituido en un soporte innegable para la economía tarapaqueña con medios precarios (como mulas y llamas), perfectamente podía acrecentarse mediante la habilitación de un conjunto de medios de transportes que lo hiciera más rápido, a mayor volumen y conectando mercados directos e indirectos sin importar mucho las distancias.

El financiamiento de esta vialidad fue otro elemento central que se trató con detalle, principalmente a través de una lógica simple y directa. Entendiendo a este proyecto de desarrollo regional como parte de una propuesta que también beneficiaba económicamente al país, para los tarapaqueños no hubo duda alguna en el sentido de que el Estado debía obligatoriamente comprometerse con recursos monetarios directos o subvenciones tributarias; aún más cuando esta red caminera y ferroviaria podía llegar a ser un mecanismo muy eficiente para aumentar los ingresos fiscales, entradas que podían llegar a ser más significativas de los que hasta ese momento aportaba la industria salitrera: "...aumentará la producción actual [de salitre], desarrollará las riquezas latentes en la provincia, acrecentará el intercambio entre Chile y Bolivia y proporcionará nuevas entradas al estado por los derechos aduaneros"⁵⁸.

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 Tarapacá como un modo concreto de solventar esta estrategia de desarrollo regional, fue proponiendo que se gastara en infraestructura vial para la integración económica con Bolivia y el noroeste argentino, instrumento que debía necesariamente complementarse con un sistema de concesiones a privados. A través de esta metodología lo que se buscó fue el comprometer a la administración estatal a asumir parte del costo y no a descansar en la acción de empresarios individuales aventureros.

2.2. LOS PLANTEAMIENTOS INTEGRACIONISTAS

Y LAS RELACIONES INTERNACIONALES DESDE LA PERSPECTIVA REGIONAL

En el año 1885 la máxima autoridad política de Tarapacá, a propósito de la solicitud elevada por el empresario Francisco Bascuñán al Ministro del Interior para

Taller de Estudios Regionales, 1989, pp. 10-35 y "Los arrieros argentinos en la pampa salitrera del norte chileno", en *Revista Estudios Trasandinos*, N° 4, Santiago, Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos, 2000, pp. 117-129.

⁵⁸ "Informe sobre el ferrocarril Patillos-Sillillica", Iquique, 29 de febrero de 1904, en AMIOP, vol. 1608, sin fol.

construir un camino carretero entre Iquique y Bolivia con la finalidad de alcanzar los yacimientos mineros de la provincia boliviana de LÍpez⁵⁹, por primera vez reseñará los contenidos estratégicos integracionistas que comenzaban a estar detrás de estas propuestas viales. En la opinión de Gonzalo Bulnes:

“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 aquél 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”⁶⁰.

No cabe duda que en el pensamiento de Bulnes la posibilidad de articular una economía regional de largo plazo no pasaba por privilegiar a la minería salitrera, sino que, por el contrario, se orientaba a incentivar la habilitación de un circuito vial capaz de sostener la máxima producción potencial de Tarapacá 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 provincial.

Lo que Gonzalo Bulnes 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 importancia 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 y 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

⁵⁹ “Oficio N° 449 del Intendente de Tarapacá al Ministro del Interior respecto a la solicitud para construir un camino a Bolivia”, Iquique, marzo 1885, en AIT, vol. 79, fol. 84.

⁶⁰ *Op. cit.*, fol. 85-86.

industrias y asegurar permanentemente la vida de este importante puerto”⁶¹.

La maduración de este diseño de desarrollo regional encontrará, hacia comienzos del siglo xx, la consolidación de dos de sus elementos más sustantivos. Primero, que los contenidos centrales de los diversos proyectos viales de integración subregional definitivamente consignaron el fomento articulado del conjunto de la potencialidad económica y productiva de Tarapacá. Segundo, la aceptación tácita de sus proponentes originales, para generar una opinión pública mayoritaria, de la necesidad que había de ampliar el soporte social adscrito a esta opción, permitiendo que no sólo fueran los comerciantes, los empresarios, la Intendencia y la Municipalidad de Iquique los únicos promotores de la integración sino, además, los partidos políticos, las organizaciones sindicales, la prensa, la Iglesia Católica, etc. De esta manera, el asentamiento de la propuesta de integración económica, el convencimiento por parte de distintos actores locales de su viabilidad y necesidad, más la clara evidencia de que la minería del salitre era un derrotero con fecha de término, posibilitarán la conformación en plenitud de los elementos estratégicos que esta idea de desarrollo regional contenía, un hecho evidenciado con fuerza tanto a través del Memorial Municipal elaborado en 1904 como mediante la nota de apoyo al ferrocarril Pica-Bolivia remitida por el intendente Agustín Gana Urzúa al Ministro de Obras Públicas a fines de 1905. En el caso de los municipales iquiqueños, acentuarán la idea más genérica de que:

“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, es viva aspiración de los residentes de esta provincia. Con dicho ferrocarril este puerto adquirirá suma importancia, como se abriría al comercio de importación y exportación con la vecina República de Bolivia y 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 y abandono... La probable realización del canal de Panamá es otro factor muy digno de ser tomado en cuenta, pues mediante la reforma de las obras del malecón y muelle dársena, construido en parte en esta bahía (...), quedaría transformado Iquique en un puerto de primer orden y existiendo muelles, bodegas y demás medios para el embarque y salidas de las mercaderías de importación, combustible, etc., como también salitre y demás productos de esta rica zona del país y de Bolivia”⁶².

⁶¹ “Memoria de la Intendencia de Tarapacá”, Iquique, 25 de abril de 1886, en AIT, vol. 76, sin fol.

⁶² “Memorial de la Ilustre Municipalidad de Iquique presentado al Ministro de Obras Públicas”, Iquique, 9 de enero de 1904, en AMIOP, vol.1608, sin fol.

En tanto el intendente Gana remarcará la vinculación entre la integración mercantil mediante modernas vías de penetración y la expansión minera como componentes sustanciales del desarrollo regional de la provincia de Tarapacá:

“La Intendencia no puede sino manifestar a US. que la realización de la obra, cuya concesión se solicita, satisfecería uno de los mejores anhelos de los habitantes de esta provincia y especialmente de los pobladores de Iquique, pues en reiteradas ocasiones han hecho representaciones muy autorizadas al Supremo Gobierno pidiendo la construcción por cuenta del Estado de una vía férrea que partiendo de Iquique se interne en el corazón de este territorio hasta Oruro, en Bolivia, para dar salida a las riquezas inmensas que contiene inexploradas aún por falta de viabilidad y para facilitar la instalación de numerosas e importantísimas industrias, cuyas materias primas se encuentran en cantidades inapreciables.

Las salitreras, las borateras y los minerales existentes en el interior que constituyen un verdadero tesoro, entrarían inmediatamente a acrecentar la fortuna pública y privada.

El comercio recibiría beneficios fáciles de apreciar, y por fin, la vida misma de esta parte del territorio de la Nación, hoy día subyugado a la duración del salitre, se aseguraría una forma floreciente y perdurable.

Cada ramal de este ferrocarril a cada uno de los establecimientos industriales que se fundasen constituiría un [instrumento] de mayor prosperidad, y su prolongación a Bolivia una arteria de progreso, civilización y ensanche comercial, cuyo alcance no sería difícil de precisar”⁶³.

Los términos expresados en el mencionado Memorial como en el oficio enviado por el intendente Agustín Gana Urzúa a las autoridades gubernativas en Santiago apoyando el ferrocarril Pica-Bolivia, vinieron a ser las ratificaciones de algunas opiniones similares emitidas con anterioridad con este mismo propósito. Me refiero, particularmente, a la demanda elevada por diversos residentes de Iquique y varias empresas al Ministro de Obras Públicas durante el transcurso del año 1902 y a la comunicación del propio Gana dirigida a este mismo personero en el mes de diciembre de 1903. Del primero, suscrito por 119 firmantes⁶⁴, se

⁶³ “Nota del Intendente de Tarapacá al Ministro de Obras Públicas referido a la solicitud para construir un ferrocarril entre Pica y Collahuasi”, Iquique, 7 de diciembre de 1905, en AITRI, vol. 2, Copiador de Oficios 1905, sin fol.

⁶⁴ De estos 119 firmantes se destacaron empresarios como: Enrique Zanelli y Manuel Chinchilla, además de sociedades comerciales como: Gildemeister y Cía., The Tarapacá Water Works, etc. Sin temor a equívoco, entre quienes suscribieron esta demanda estaban los comerciantes y empresarios más granados de Tarapacá, como igualmente las compañías más importantes.

desprende en toda su magnitud los alcances previstos en aquel entonces respecto a la integración económica con el país aledaño:

“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.

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 podría en contacto inmediatamente a Chile y Bolivia, vaciaría la rica zona central de esta última República en los mercados de Chile y en la 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 que mediante este intercambio comercial, se acrecentaría la riqueza de ambos países, y quedaría cimentada en bases inmovibles la paz y la armonía recíproca, asegurándose así para siempre la vida propia y permanente de este territorio”⁶⁵.

Del segundo, en tanto, es posible derivar la posición favorable del Intendente a este proyecto quien justificó 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.

⁶⁵ “Solicitud de los vecinos de Iquique referido al ferrocarril a Bolivia”, Iquique, 22 de junio de 1902, en AMIOF, vol.1608, sin fol.

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 imponderable⁶⁶.

Todas estas expresiones fueron un reflejo claro que, hacia principios de la década de 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 también con el noroeste argentino y el sur peruano— como un elemento central para posibilitar la “articulación arterial de la riqueza” tan deseada para superar el trauma del rentismo salitrero. Una opción adicionalmente potenciada a partir de la existencia de hecho de una “frontera abierta” entre Tarapacá y Bolivia que se ejerció, desde los primeros días de la administración chilena de este territorio, por medio de un intercambio informal, persistente y creciente que las autoridades de la época nunca pudieron detener y menos regular⁶⁷.

⁶⁶ “Informe del Intendente de Tarapacá al Ministro de Obras Públicas sobre el ferrocarril de Patillos a Sillillica”, Iquique, 3 de diciembre de 1903, en AMIOP, vol. 1608, sin fol.

⁶⁷ Detallados informes de este dinámico proceso de comercio informal entre Tarapacá y Bolivia durante la primera década de administración chilena se registran en: “Comunicado del Subdelegado

En el transcurso de la década de 1920 la propuesta del ferrocarril entre Iquique y Bolivia debió enfrentar la existencia de dos vías férreas vecinas que ya conectaban el territorio boliviano con el océano Pacífico desde hacía varios años y que en este momento estaban en franca expansión: el de Arica a La Paz y el de Antofagasta a Oruro⁶⁸. Esta realidad le imprimió una mayor dificultad a la justificación y validación del anhelo de muchos iquiqueños de traspasar la cordillera mediante un tren de largo alcance; inconveniente que se intentó sortear arguyendo, por una parte, ciertas ventajas comparativas asociadas a la mayor rentabilidad del trazado ferroviario que debía cruzar la geografía de Tarapacá y, por otra, a la imperiosa competencia y complementación circulatoria que se daría entre estas vías aledañas:

“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 fle-tes.

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 [es porque] 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 Pacheco”⁶⁹.

Como se puede derivar, estos argumentos merodearon definitivamente el entendimiento analítico respecto a la integración subregional en el ámbito de la

de Pozo Almonte, Luis Cevallos, al Jefe Político de Tarapacá sobre internación de mercaderías desde Bolivia”, Pozo Almonte, 6 de diciembre de 1882, en AIT, vol. 2, sin fol.; “Cuenta de las entradas registradas en la Subdelegación de Canchones”, Iquique, 29 de abril de 1883, en AIT, vol. 7, sin fol.; “Informe del Subdelegado de La Tirana, José Silva, al Jefe Político de Tarapacá en relación al comercio boliviano”, La Tirana, 30 de abril de 1883, en AIT, vol. 7, sin fol.; “Oficio del Subdelegado de San Lorenzo de Tarapacá, Ismael Aguilar, al Jefe Político de Tarapacá informando sobre el comercio informal desde Bolivia”, Tarapacá, 1 de febrero de 1885, en AIT, vol. 7, sin fol.; “Informe de la Aduana y Tesorería de Iquique sobre el tráfico comercial desde Bolivia”, Iquique, 24 de mayo de 1880, en AIT, vol. 13, fol. 10.

⁶⁸ El ferrocarril Antofagasta-Oruro se inició en 1872 llegando, en una primera etapa, a la estación Carmen Alto. En 1883 una concesión le permitió extender sus ramales hasta la frontera con Bolivia. El tren Arica-La Paz se comenzó a construir en 1909 tras el fracaso de distintas licitaciones publicadas habilitadas desde 1905. Se inauguró casi cuatro años después, el 13 de mayo de 1913.

⁶⁹ *La Provincia*, Iquique, 16 de noviembre de 1920, p. 3.

economía política. Es decir, insertaron la propuesta del ferrocarril Iquique-Bolivia en el contexto de una visión más genérica que partía por la habilitación de un delicado engranaje y coexistencia de los distintos trazados ferroviarios mencionados bajo la dirección de un modelo de desarrollo regional, modelo que debía tomar en cuenta equilibradamente los intereses locales, los de las provincias vecinas, los del Estado chileno e, incluso, los de la propia Bolivia. En consecuencia, la viabilidad del tren hacia territorio boliviano por Tarapacá no se vinculó directamente a las máquinas a vapor que ya estaban operando en Arica y Antofagasta, cuestión que minimizaba su financiamiento a ojos del fisco; sino a la posibilidad cierta de implementar una herramienta económicamente muy rentable tanto en referencia a sus propias potencialidades como a las influencias productivas que podía llegar a ejercer en otros ámbitos derivados. Así, el artículo aparecido a fines de 1920 inauguró la temática de la vinculación comercial Atlántico-Pacífico como parte de los alcances más globales de esta ruta por la integración, lo que hoy se llaman los corredores bioceánicos.

3. CONCLUSIONES

La provincia de Tarapacá, a diferencia de Arica y Antofagasta, no logró nunca contar con un tren que partiera de la costa y alcanzara el altiplano traspasando la frontera hacia Bolivia. Contra este anhelo operó principalmente la definición estratégica del Estado chileno ante una opinión local que ponía frecuentemente en cuestionamiento su modelo rentista salitrero para validar sus propuestas regionalistas. Sin embargo, a pesar de este fracaso por conciliar los intereses estatales con los provinciales, el desenvolvimiento social de este ejercicio colectivo de pensar el desarrollo regional y la integración conllevó una serie de interesantes ideas que todavía tienen vigencia. Entre estas, la más interesante resultó aquella que puso en el tapete la necesidad de tomar en cuenta la variable regional a la hora de definir las pautas nacionales respecto a las relaciones internacionales adscritas a áreas territoriales específicas. Es decir, más que una metodología bilateral, debía operar un mecanismo funcional que tomara en cuenta los requerimientos endógenos de las zonas involucradas, es decir, una suerte de esquema trilateral con actores de distinta naturaleza: dos Estados y una región.

Es un hecho que los trenes de penetración no pasaron de ser más que fantasmas en el desierto, también tuvieron la misma suerte los planteamientos de desarrollo regional e integración, no obstante lo discutido, lo reflexionado y lo planteado en aquella época pone en el tapete que las aspiraciones de desarrollo regional formuladas entre las décadas de 1880 y 1930 fueron más que una retórica discursiva, llegando a ser un ejercicio social colectivo.