

# Las históricas relaciones entre Tarapacá y Oruro: la frustrada tentativa de integración transfronteriza durante ciclo de expansión del salitre (1864-1928)<sup>1</sup>

Sergio González Miranda<sup>2</sup>

## RESUMEN

La finalidad de los proyectos ferroviarios transfronterizos fue el desarrollo económico y la integración cultural entre dos regiones complementarias (Tarapacá y Oruro), durante el ciclo de expansión del salitre (1864-1928). Se sostiene que dichos proyectos surgieron desde la sociedad tarapaqueña y que fracasaron por decisiones políticas del Gobierno central, algunas relacionadas con su política exterior relativa a Bolivia. Dichos fracasos habrían impedido que Tarapacá y Oruro se constituyeran en una región transfronteriza, pero habrían permitido la emergencia de un discurso político regional que, cambiando de argumentos, sigue vigente. Se plantea que la política internacional de Chile respecto de Bolivia, tuvo en los proyectos ferroviarios una importante base de negociación, que favoreció a las provincias de Antofagasta en 1884 y Arica en 1904, dejando a Tarapacá, a pesar de su importancia estratégica por la economía del salitre, sin conexión física moderna con Bolivia.

**Palabras clave:** Región, integración física, proyectos ferroviarios, frontera.

## ABSTRACT

The objective of the cross-border railway projects, during the cycle of saltpeter expansion (1864-1928), was economic development and cultural integration between two complementary regions (Oruro and Tarapaca). It is held that those projects came up from the Tarapacá society and failed due to political decisions of the central Government, some of them regarding its foreign policy related to Bolivia. Those failures could have prevented Tarapacá and Oruro from establishing a cross-border region, but they could have allowed the emergency of a political regional discourse that, changing arguments, is still valid. It is explained that Chilean foreign policy in relation to Bolivia, had in its railway projects an important negotiation basis, that favored the provinces of Antofagasta in 1884 and Arica in 1904, leaving Tarapacá, despite its strategic significance because of the saltpeter economy, without modern physical connection with Bolivia.

**Key words:** Region, physical integration, railway projects, frontier.

<sup>1</sup> Fondecyt 1100074. Artículo recibido el 28 de febrero de 2011, aceptado el 24 de junio de 2011 y corregido el 13 de julio de 2011.

<sup>2</sup> Instituto de Estudios Internacionales, Universidad Arturo Prat (Chile). E-mail: pampino50@gmail.com

Iquique surgió como asentamiento humano en una estrecha relación con la mina de plata de Huantajaya y la explotación del guano de su isla<sup>3</sup>. Hacia 1765, según Antonio O'Brien, tenía "entre 80 a 100 personas" (Bermúdez, 1975: 27). Sería, sin embargo, la emergente minería del salitre, a partir de la década de los años 1830, la que le permitiría dar un salto cualitativo como puerto de embarque de ese fertilizante. A mediados de ese siglo ya era el centro comercial más importante de la costa del departamento de Tarapacá, alcanzando la categoría de Puerto Mayor el 26 de junio de 1855 (Billinghurst, 1893). Su proyección hacia Occidente fue imprescindible por la necesidad de exportar el salitre que, a partir de la década de 1870, superó al guano como el fertilizante más demandado en el mercado internacional. El nitrato de soda fue vendido en todos los continentes del planeta, penetrando a través de puertos como Liverpool, Hamburgo, Burdeos, Dunkerque, Amberes, Nueva York, Yokohama, Surabaya, entre otros. La relación de esos puertos de destino con los puertos embarcadores de salitre, como Iquique, no fue solo comercial, sino cultural y social, como lo ha demostrado Aafke Steenhuis (2003) en su estudio de la ruta del salitre entre los puertos salitreros chilenos y el puerto holandés de Delfzijl.

La proyección hacia el interior del continente, en cambio, no fue tan auspiciosa para Tarapacá, a pesar que tempranamente el minero boliviano José Avelino Aramayo y el ingeniero alemán Hugo Reck le propusieron al Gobierno del Perú un ferrocarril que partiría desde Iquique hacia el pueblo llamado La Noria, ubicado en medio del desierto a unos cuarenta kilómetros de dicho puerto y, desde este pueblo-estación, el ferrocarril se internaría en dirección al oriente en busca de la cordillera de los Andes, atravesando por un sector llamado Altos de Pica, en busca de Oruro e, incluso, La Paz<sup>4</sup>.

El interés para la industria salitrera por alcanzar territorios allende los Andes se debía a la necesidad que tenía de mano de obra y de bienes de consumo. Estos proyectos ferroviarios transfronterizos no se justificaron exclusivamente por la demanda de la industria del salitre, que hubiese sido suficiente argumento para las concesiones de los gobiernos centrales, en cambio, siempre tuvieron otros fines. Aramayo sería el primero de una larga lista de empresarios que intentaron llevar inútilmente adelante esa empresa de unir la región de Tarapacá con la más próxima de las regiones allende los Andes: Oruro, como un primer paso para alcanzar otras como Cochabamba, Santa Cruz de la Sierra y continuar hacia Brasil. Las propuestas ferroviarias entre Iquique y Oruro durarían todo el ciclo del salitre hasta que fueron abandonadas por caminos carreteros, los que continuarían justificando la necesidad de integración física, económica y cultural entre ambas regiones.

Los territorios que con o sin ferrocarril se integraron, ya sea comercialmente o a través de la contratación de mano de obra<sup>5</sup>, a la industria del nitrato, se ha denominado "espacio de influencia" (González, 2002). El mercado de bienes de consumo tradicional tuvo zonas especializadas que cubrieron la demanda salitrera, como las pequeñas empresas que elaboraban el vestuario de los trabajadores de las plantas de lixiviación, en Oruro y Cochabamba, como zapatones, fajas, polainas, pantalones, cotonas, etc. También desde Cochabamba y la zona del altiplano se proporcionaban harinas, chichas (jora y mucko), ganado ovino y sus derivados de la carne y lana, como el charqui y los tejidos. Desde el noroeste argentino se importaba mulares, ganado bovino y sus derivados de la carne y cueros. A través del tren longitudinal y por vapores llegaba desde el sur de Chile a las salitreras: harinas, cerveza, aguardiente, vino tinto, papas, cebada, trigo, frijoles, charqui, vacunos, madera, pasto seco, calzados, entre otros (Cariola y Sunkel, 1990; González, 2002).

<sup>3</sup> La que fuera la isla de Iquique fue unida al continente en la década de los años 1920 y actualmente contiene el puerto de la ciudad.

<sup>4</sup> Fernando López Loayza (1913) menciona que "un primero de noviembre de 1860 el Gobierno del Perú otorgó a don José M. Costa y a don Federico Pezet una concesión para construir un ferrocarril desde el puerto de Iquique hasta las salitreras de La Noria" (Loayza, 1913: 234). Esta propuesta es, por lo tanto,

anterior a la de Aramayo-Reck, pero no tenía la proyección internacional de esta última.

<sup>5</sup> La contratación de mano de obra que se iniciaba con una promesa de trabajo en los lugares de origen de los obreros, se denominó "enganche".

Hubo, dentro de todo ese espacio de influencia de la industria del salitre, una región que tuvo una importancia especial y no solo por su contigüidad territorial: Oruro. El departamento de Oruro fue erigido por ley del 5 de septiembre de 1826, su capital fue fundada el 1 de noviembre con el nombre de Villa de San Felipe de Austria (Blanco, 1904), limitando al norte con La Paz, al oriente con Cochabamba, al sur con Potosí y al poniente con Chile.

Este departamento boliviano fue durante el periodo del ciclo de expansión del salitre una región *pivotal*, no solo en sentido como lo plantea Sergio Boisier (2003), es decir, como un territorio complejo con una historia e identidad cultural claramente identificables, sino también por su estratégica localización en el centro del occidente boliviano que la conectaba con otras regiones clave como La Paz, Cochabamba y Sucre. Quizás por ello, hubo una competencia entre Tarapacá y Antofagasta, la otra región salitrera, interesada en construir sus propias líneas férreas a Oruro. El triunfo se lo llevó Antofagasta con la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta (CSFA), que se analizó más adelante.

Sumado a lo anterior, Oruro, al igual que Tarapacá, iniciaba a fines del siglo diecinueve un nuevo ciclo minero: el estaño. Con el auge de la minería del estaño el departamento de Oruro y su capital requerían también de la presencia del ferrocarril, el que fue clave a partir de 1892. "Oruro creció de manera acelerada ya que de 6.844 habitantes que tenía en 1880 llega a tener 15.900 en 1900" (Mendieta, 2010: 34). Mendieta se refiere solo a la capital del departamento, pues este alcanzó en 1900 86.081 habitantes que, para la época, era una población muy significativa. La población de la provincia de Tarapacá en 1885 era de 45.086 y en 1907 llega a su óptimo del ciclo de expansión del nitrato con 110.036 habitantes. Es decir, en el mismo periodo, se ve que hay una expansión de la población tanto en Tarapacá como en Oruro.

La confirmación de Tarapacá como eje de atracción de mano de obra, especialmente por la demanda de la industria del salitre, se demuestra: con la presencia boliviana en la provincia. Por ejemplo, en el censo de 1907, que expresa uno de los momentos de mayor

auge económico, hubo 12.528 bolivianos (de los cuales 8.003 era hombres y 4.525 mujeres) que representaban un 43,6% del total de extranjeros en la provincia y un 11,39% del total general. Específicamente la población orureña que venía a Tarapacá prefería las minas de cobre, como Collahuasi, a las de salitre, según señala en su informe el cónsul de Bolivia, Arístides Moreno, a propósito de la huelga obrera de diciembre de ese año (AIT, 1906-1930).

Es claro que el interés tarapaqueño por integrarse económicamente a Oruro y viceversa, apuntaba a aumentar los flujos comerciales entre ambas provincias, que iban más allá de la minería, pero era el salitre y el estaño, respectivamente, las palancas que podían mover a las autoridades a aceptar los proyectos de integración física.

No solamente las compañías estaban interesadas en ese intercambio entre Tarapacá y Oruro, también los obreros se sintieron siempre atraídos por la economía minera, tanto del salitre como del estaño. La atracción que ejerció la economía del nitrato fue tan intensa que incluso después de una crisis como la acontecida en 1914, los mismos obreros bolivianos que fueron repatriados estuvieron dispuestos a regresar a las oficinas al año siguiente cuando supieron de la recuperación de la economía salitrera, producto de un aumento de la demanda de nitrato de sodio para fines bélicos. A continuación, se ve un periódico de la época de la ciudad de Oruro:

"No con poca sorpresa hemos sido informados de que un considerable grueso de obreros bolivianos emprendió viaje con destino a Chile para dedicarse a las industrias mineras de aquel país.

Fue en efecto, una sorpresa para nosotros al recordar que hace pocos meses nuestro gobierno hacía esfuerzos supremos para expatriar a los obreros bolivianos que habían quedado sin trabajo y en la miseria, en empresas también chilenas" (*El Diario de Oruro*, 23 de noviembre de 1915: 15)

Cabe señalar que en nuestro registro del archivo de La Paz (ALP), expedientes prefecturales entre los años 1871 y 1888, se ha observado un movimiento comercial de

alcoholes y mercaderías varias desde Chile, así como hojas de coca, cobre y estaño desde Bolivia. Sin embargo, estos movimientos comerciales eran considerados por las autoridades bolivianas como clandestinos, debido a "lo establecido por el pacto de tregua de 1885 entre Bolivia y Chile"<sup>6</sup>, que indicaba a los puertos de Arica y Antofagasta como los únicos desde donde se podía importar y exportar<sup>7</sup>. Es decir, quedaban excluidos puertos como Pisagua e Iquique. Curiosamente los Estados-nacionales de Bolivia y Chile privilegiarán posteriormente las líneas férreas transfronterizas desde los puertos de Antofagasta y Arica en perjuicio de los puertos tarapaqueños.

Mendieta (2010) señala que Oruro "a principios de los años veinte ya contaba con diez hoteles de primera y con varias casas bancarias entre las cuales se encontraban el Banco Alemán Transatlántico, el Banco Sud Argentino, *The Bank of Tarapacá & Argentina Ltd.*, etc." (Mendieta, 2010: 34). Se ve que instituciones financieras como el *The Bank of Tarapacá & Argentina Ltd.*, operaban tanto en Iquique como en Oruro y eran partidarias de promover el ferrocarril entre ambas ciudades.

Las elites tarapaqueñas como orureñas eran similares en el sentido que su poder no radicaba en la hacienda, sino preferentemente en la actividad minera. La minería llevó tanto a Tarapacá como a Oruro la presencia de población, cultura y tecnología europea modernas. Tanto en Tarapacá como en Oruro comenzaron a emerger canchas de golf o de tenis, de cricket o de soccer, filarmónicas, teatros, sociedades y clubes sociales, mutuales y sindicatos. Aunque, por cierto, también cofradías religiosas que, por haber emergido de la pátina cultural más profunda de ambas sociedades, han sido las que han resistido el paso del tiempo y, además, profundizado sus lazos transfronterizos.

## El origen de los proyectos de integración física y la emergencia de un discurso político regional

Construir una moderna conexión física entre dos regiones complementarias, dejando atrás los viejos caminos troperos que, sin embargo, seguían siendo utilizados para el transporte de personas y mercaderías, era una necesidad no solo económica sino psicológica: se podía pensar en una región más amplia que ofrecía grandes oportunidades. Las fronteras eran abiertas y la economía en expansión.

La idea primigenia de Aramayo<sup>8</sup> de unir con un camino de hierro, como se decía en esos años, entre Tarapacá y Oruro, Luis Gómez Zubieta la sitúa en 1861 por una publicación denominada "Unión del Océano Pacífico con algún punto al interior de Bolivia" (Gómez, 1998: 367). Gómez (1998) señala que el 1 de junio de 1864 lograría un empréstito con la firma inglesa *The London County Bankun* por un monto de 1.500.000 libras esterlinas. Este autor destaca a Avelino Aramayo como el empresario que gestiona el proyecto ante el Gobierno de José María de Achá, primero, y ante Mariano Melgarejo, después. A Hugo Reck lo define como el ingeniero quien realizó los estudios de factibilidad de la construcción del ferrocarril transandino entre Tarapacá y Oruro. La firma inglesa Petto y Betts sería la empresa contratista, que ya era conocida por haber construido un ferrocarril en Argentina en 1857.

Las dificultades geográficas que debía enfrentar el ingeniero Hugo Reck no eran menores, debía este ferrocarril enfrentar una ruta que comenzaba en el litoral, subir de inmediato los cerros de la cordillera de la costa con alturas algo menores a los mil metros, cruzar todo el desierto salitrero y enfrentar la accidentada zona de valles precordilleranos hasta alcanzar el altiplano con alturas cer-

<sup>6</sup> Esos documentos se refieren en realidad al Pacto de Tregua entre Bolivia y Chile de 4 de abril de 1884.

<sup>7</sup> DSCN0784 a DSCN0977, La Paz, 1887 (ALP, 1871-1888).

<sup>8</sup> Este proyecto ferroviario fue anterior al periodo que Luis Gómez Zubieta (1998) denomina "la era del ferrocarril" en Bolivia, que sería desde fines del siglo diecinueve hasta principios del siglo veinte.

canas a los cuatro mil metros (Figura N° 1). Todo este recorrido no superaba los trescientos kilómetros.

El Proyecto Aramayo-Reck tenía por primera parada el pueblo de La Noria, que albergaba en sus cercanías una emergente oficina salitrera llamada Nueva La Noria de propiedad de George Smith<sup>9</sup>. No era extraño, entonces, que empresarios de la minería visualizaran el prometedor futuro de la provincia de Tarapacá, donde los proyectos ferroviarios tendrían un papel relevante de interconexión entre las oficinas salitreras, los pueblos del desierto y los puertos de embarque. Hubo algunos que captaron la oportunidad que ofrecía todo el espacio de influencia

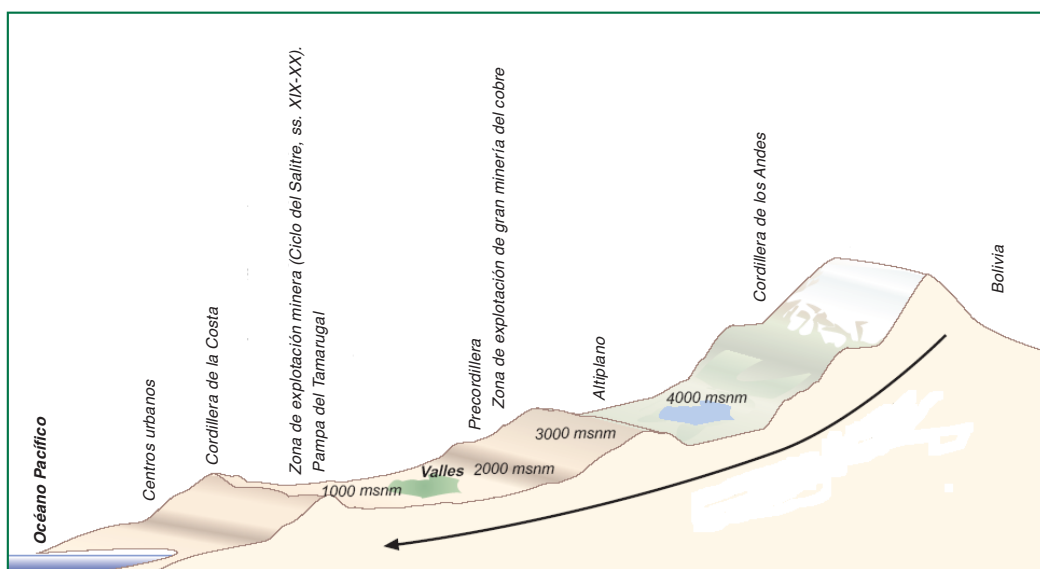
de la economía del salitre con el occidente de Bolivia y noroeste argentino, pensando en el intercambio comercial entre la costa y el interior. Esas zonas del interior requerían importar los productos modernos que estaban llegando al litoral del Pacífico con el arribo de los veleros y vapores salitreros desde Europa, Norteamérica y Asia: como planchas de zinc, cocinas de fierro, pianos, productos envasados, etc. Un minero como Aramayo sabía que se requería de un ferrocarril para cubrir toda esa demanda y, adicionalmente, exportar minerales desde Bolivia, como el estaño.

Si bien este proyecto de Aramayo-Reck fracasó, fue ideado y gestionado antes que el proyecto de la firma chilena-inglesa Milbourn Clark y C<sup>10</sup>, que Gómez Zubieta señala realizando gestiones para la explotación de salitre en Antofagasta ante el Gobierno de Mariano Melgarejo hacia 1868, concesión que logran en 1872 y al año siguiente, el 7 de

<sup>9</sup> Smith era un innovador empresario inglés que desde la minería de la plata incursionó en el salitre. Hacia 1850 realizó el primer plano de la zona salitrera de Tarapacá, habilitó la caleta Junín en 1863 y en 1865 junto a Gibbs fundó la "Compañía de Salitres de Tarapacá". En julio de 1835 recibió en La Noria al entonces joven naturalista inglés, Charles Darwin, quien llegó a la bahía de Iquique a bordo del *H.M.S. Beagle* al mando del capitán Robert Fitz Roy.

<sup>10</sup> Esta firma, después de una reorganización, pasará a llamarse en 1872 *Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta*.

Figura N° 1  
Corte transversal del territorio andino en Región de Tarapacá, Chile



CORTE TRANSVERSAL DEL TERRITORIO ANDINO EN REGIÓN DE TARAPACÁ (I REGIÓN - CHILE)

Fuente: Elaboración propia en base a Riso Patrón, 1903: 10.

enero, inician la construcción del ferrocarril hacia el salar del Carmen, concluyendo este tramo el 1 de diciembre de ese año, para después continuar hacia Carmen Alto y Salinas, a 128 kilómetros de Antofagasta (Blakemore, 1996), que sería la base del ferrocarril que se extenderá hasta Oruro-Bolivia (FCAB), llegando a esa ciudad en mayo de 1892.

El destacado historiador inglés Harold Blakemore (1977) señala que “entre 1868 y 1875 Montero Hnos. construyó las líneas de Iquique y Pisagua, pero la línea desde La Noria a la frontera boliviana no se comenzó jamás” (Blakemore, 1977: 58). Una respuesta a la entrega el propio Blakemore, pero en otro libro. Dice Blakemore (1996): “la ley de 17 de enero de 1884, que concedía, con algunas reservas, lo medular de esas peticiones, fue aprobada en el Congreso debido sobre todo a las poderosas amistades entre los políticos que la empresa tenía en Santiago: a decir verdad, no menos de 15 accionistas de la Compañía eran diputados o senadores” (Blakemore, 1996: 41). Entre esos socios estaba Ramón Barros Luco, quien llegaría a la presidencia de Chile en 1910. Serían esas influencias clave para que el ferrocarril de Antofagasta a Oruro, con conexión a La Paz, se consolidara y, de paso, frustrara varios proyectos similares diseñados en Tarapacá<sup>11</sup>. La Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta inicia después de la concluida la Guerra del Pacífico una lenta pero firme consolidación de su línea férrea hacia la frontera con Bolivia hasta la estación de Ollagüe, a través de privilegios concedidos por el Estado chileno, a pesar de no ser todavía una región competitiva en la exportación de salitre.

Los hermanos Montero recibieron una primera concesión el 11 de julio de 1868, para construir un ferrocarril desde el puerto de Iquique a las salitreras de La Noria de la

provincia de Tarapacá, expirando el 11 de julio de 1894. Una segunda concesión la recibieron con fecha 18 de mayo de 1869 para construir y explotar un ferrocarril desde el puerto de Pisagua hasta Negreiros, con todos sus ramales correspondientes, expirando esta concesión el 18 de mayo de 1895, gozando igual que en la anterior de un privilegio por 25 años. Una tercera concesión, que es la de nuestro interés, la recibieron el 26 de octubre de 1871, para construir “por su cuenta y sin pedir al Gobierno cantidad alguna por garantía, préstamo, adelanto u otro título, las ramificaciones necesarias para poner en comunicación La Noria con las demás salitreras de la provincia de Tarapacá y la prolongación de la línea principal hasta el punto de la frontera de Bolivia que más conviniera, para que de allí pudiera llevarse a los departamentos del Sur de aquella República” (*El Nacional*, 31 de diciembre de 1902: 3). El beneficio era también por 25 años. Sin embargo, “el 24 de diciembre de 1878, Montero Hermanos vendieron a la Compañía Nacional todas las concesiones ferrocarrileras, exceptuando solo la relativa a la prolongación de la línea principal a la frontera de Bolivia y los muelles de Iquique y Pisagua. Esta transferencia fue aprobada por el Gobierno del Perú con fecha 24 de octubre de 1874” (*El Nacional*, 8 de abril 1909: 3). Es interesante que los hermanos Montero, a través de la Compañía de ferrocarriles salitreros de Tarapacá, decidieran expresamente guardarse para sí la tercera concesión en lo relativo a la línea proyectada hacia Bolivia. Posiblemente veían en ella un importante negocio.

El Gobierno chileno nombró una Comisión el año 1883 para que evaluara la situación de las concesiones ferroviarias en Tarapacá. A partir del informe de dicha Comisión, se dictó un decreto en enero de 1866 donde “se declara caducado el permiso y privilegio concedido a Montero Hermanos por el decreto de 26 de octubre de 1871” (*El Nacional*, 8 de abril, 1909: 3). A pesar de haber recurrido a la Corte Suprema, perdieron definitivamente esas concesiones, dejando despejado el camino al Gobierno central de Chile para que llamara a nuevos proyectos ferroviarios para Tarapacá.

También, en 1880, el ingeniero Aurelio Lastarria propuso un ferrocarril entre Iquique

<sup>11</sup> Robert Harvey, quien fuera socio de John Thomas North en Tarapacá, fue “director del FCAB desde marzo de 1908 hasta octubre de 1926” (Blakemore, 1996:50). Una de las principales inversiones de J.T. North en Tarapacá, además de la industria, fue el ferrocarril salitrero, pretendió monopolizar el transporte ferroviario, evitando la competencia de líneas como la del ferrocarril de Patillos al cantón Lagunas, que jamás logró entrar en operaciones (Billinghurst 1889).



y La Paz, que seguía el mismo trazado del de Aramayo-Reck, pero más que un proyecto ferroviario local era una propuesta del Ministerio de Obras Públicas, el que tenía un papel relevante. En un documento fechado el 22 de junio de 1902 y titulado "Petición de los vecinos de Iquique al Supremo Gobierno sobre el ferrocarril a Bolivia", se hace una referencia a este proyecto: "la obra es muy hacendera. Y según puede verse del croquis que acompañamos esta solicitud, que ha sido colocado sobre el mapa del Señor Reck, el trazado de este ingeniero era una línea mas o menos recta, que partiendo de Iquique se dirigiera al oriente-norte hasta el Lago Poopó; ahí comenzaría la vía fluvial hasta el otro extremo del lago, donde se encuentra el río Desaguadero, que comunica ese lago Poopó con el Titicaca, quedando en fácil comunicación con los centros más productivos, agrícolas y minerales de la vecina República, las cuales tendrán rápido y fácil acceso a la costa por quedar los distintos centros o puntos que servirá este ferrocarril de Iquique, tal vez la mitad más cerca del puerto que desembarque que lo que están hoy los puntos que sirve el ferrocarril de Antofagasta a Oruro; de paso, debemos recordar, son distintas regiones y parajes..." (Sánchez, 2006: 22). Sin embargo, este proyecto fue desestimado en 1881, siendo quizás el momento más propicio para que se alcanzara el proyecto tarapaqueño de integración física con Bolivia, pues todavía no se consolidaba el proyecto de Antofagasta y no estaba en el horizonte político gubernamental el proyecto del ferrocarril Arica-La Paz. Además, bajo el liderazgo del presidente Domingo Santa María (1881-1886), se desarrolla en los círculos políticos chilenos lo que se conoce como "la política boliviana", ideada por el propio Santa María en su calidad de canciller durante la Guerra del Pacífico (Concha, 2007), que buscaba un acercamiento con Bolivia y una solución a la pérdida del litoral de Antofagasta.

Los fracasos de estos proyectos de integración física acentuaron el carácter de enclave de la industria del salitre al impedir un mejor encadenamiento con su espacio de influencia transfronterizo (Conning *et al.*, 2009). Luis Castro (2005) apunta hacia la política rentista del Estado chileno como responsable, al menos parcialmente, de la transformación de la

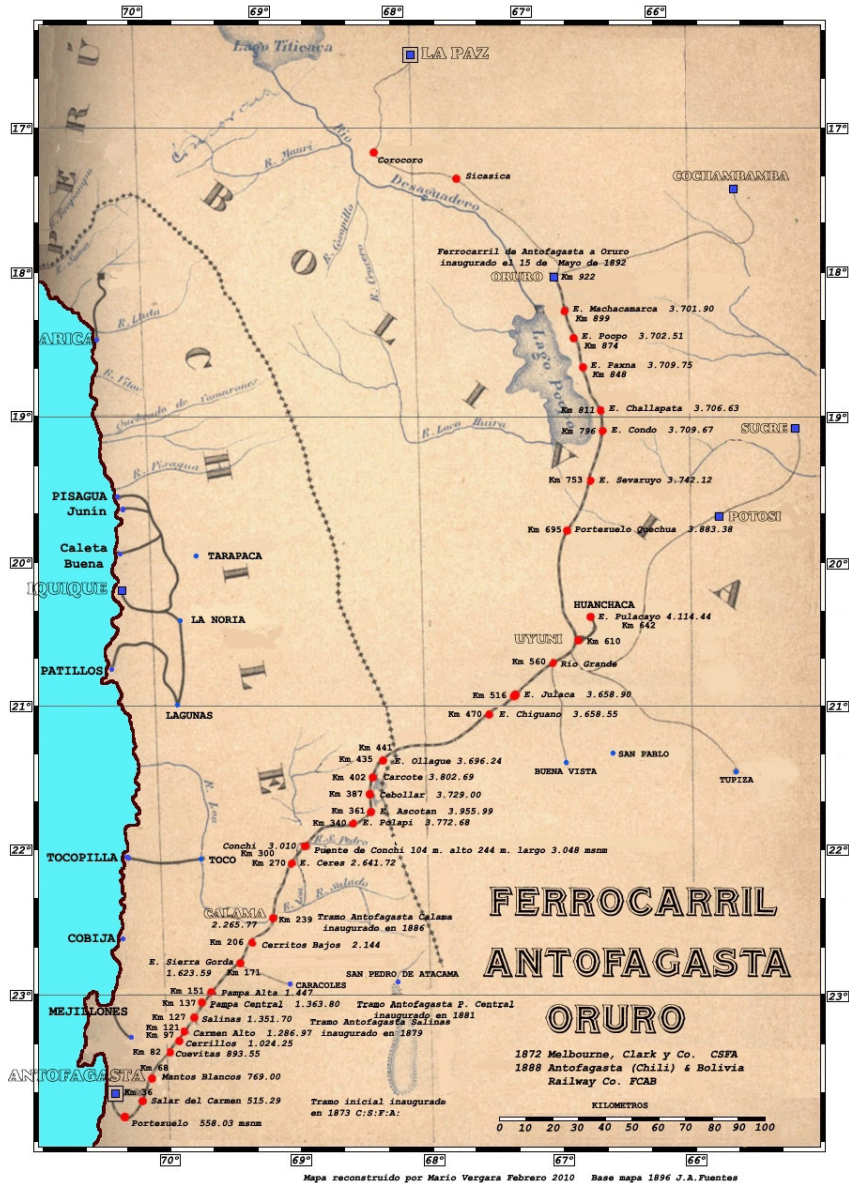
industria salitrera en un enclave económico (Castro, 2005: 16), más allá de las propias características de toda explotación minera. Irónicamente, el principal responsable de esa política rentista fue el propio Domingo Santa María, quien definió la política de no intervención estatal en el territorio salitrero, dejando en manos del empresariado salitrero las principales obras públicas, incluyendo los ferrocarriles.

Fueron precisamente empresarios relacionados con la industria salitrera, los que tomaron la iniciativa de construir ferrocarriles transfronterizos, como el caso de Eduardo Squire, quien había sido el empresario que le dio vida al cantón Toco, ubicado en la zona del mismo nombre al interior de Tocopilla, construyendo un ferrocarril desde dicho puerto hasta las salitreras de ese cantón. Posteriormente, le vendió sus derechos a H. B. Sloman y C<sup>o</sup> y a la Compañía Salitrera de Tocopilla.

Squire propuso, en 1903, un ferrocarril entre el puerto de Patillos, ubicado a unos cien kilómetros al sur de Iquique, y Sillillica. Este ferrocarril habría utilizado una línea férrea que no tuvo destino práctico, entre el puerto de Patillos y el cantón salitrero de Lagunas, para desde allí conectarse con la mina de cobre de Collahuasi, Sillillica y posteriormente Oruro. Al año siguiente insistió Enrique Schöerter con un nuevo proyecto por esa misma ruta, que si bien tuvo gran acogida de la primera autoridad de la provincia de Tarapacá, el intendente Agustín Gana (1903-1906), no tuvo buen destino, porque esta vez se enfrentará al poderoso FCAB (Figura N° 2).

Hubo, de todos modos, una voz importante que se levantó en Santiago en 1908 para advertir de un posible monopolio por parte del FCAB, especialmente si este adquiriría el ferrocarril de Aguas Blancas, se trataba de don Gonzalo Bulnes (Blakemore, 1996). Gonzalo Bulnes había sido en 1884 el primer intendente de Tarapacá, y conocía muy bien lo que era había sido el monopolio del ferrocarril salitrero de John Thomas North. Además, siendo intendente de Tarapacá había aprobado un proyecto de camino entre Iquique y la provincia boliviana de Lípez en 1885, presentado por el empresario Francisco Bascañán.

Figura N° 2  
Mapa ferrocarril Antofagasta-Oruro



Fuente: modificado por Mario Vergara en 2010, a partir de J. A. Fuentes en 1886.

Como se ha visto, la comunidad de vecinos de Iquique intentó convencer al Gobierno de la importancia de un ferrocarril transfronterizo, pero además deslizó una crítica abierta hacia su política rentista: “jamás por jamás se ha hecho nada por ella (región) hasta el punto de que ni siquiera se ha cons-

truido un muelle para poder desembarcar sin peligro; sin embargo, van transcurridos más de 20 años desde la ocupación...” (Sánchez, 2006: 23). Esto es consistente con la defensa que realizaron los industriales salitrosos a los Memoriales Obreros de 1904, donde los trabajadores recurrieron al Presidente



de la República, don Germán Riesco (1901-1906), para reclamar por las condiciones de trabajo y de vida en las oficinas salitreras y puertos de embarque. Riesco envió ese año una Comisión Consultiva para enterarse de la efectividad de esas peticiones. Los patrones señalan en una parte de su Memorial: “esta industria se lo debe todo a sí misma, sin que jamás haya sido auxiliada por el Estado por medio de la ejecución de obras públicas destinadas a facilitar el desarrollo. Todos los ferrocarriles que sirven para el transporte de sus productos y que han incrementado considerablemente el valor de las propiedades salitreras fiscales así como todos los muelles utilizados en el embarque de salitre, son debidos a la iniciativa y al esfuerzo de particulares” (Reyes, 1973: 194).

Ignoraba en 1902, esta comunidad vecinos de Iquique, los entretelones que el Gobierno estaba teniendo en su política internacional en esos mismos momentos: se encontraba en una difícil situación con Perú debido al fracaso del Protocolo Billinghurst-Latorre, que llevó al Gobierno del Rímac a romper relaciones diplomáticas con Chile. Firmaba con Argentina los Pactos de Mayo, donde lo más importante fue definir un marco general para solución de sus diferendos limítrofes, especialmente en la zona austral. Y con Bolivia, realizaba las negociaciones previas que le llevarían al Tratado de Paz y Amistad de 1904, donde los ferrocarriles transfronterizos que conectaban a Bolivia con el Pacífico formaron parte central de esas negociaciones.

Es particularmente llamativo que hacia 1902, cuando se estaba viviendo en la provincia el punto de mayor auge de la economía salitrera, surgieran voces de la propia comunidad que previeran con tanta nitidez lo que se comenzaría a vivir, primero con la crisis de 1914, pero especialmente con la de 1920, crisis que se originó con el término de la Primera Guerra Mundial y la pérdida definitiva del mercado alemán de fertilizantes. Dirigiéndose al presidente Germán Riesco, señalan: “En resumen, Señor: a nombre de los intereses más cercanos y más vitales de la provincia de Tarapacá, como son los que se refieren a su conservación y propia existencia; a nombre de los veinte mil hombres que trabajan en la pampa y de los ochenta

mil que pueblan el resto de la provincia, condenados, no solo a quedar sin trabajo sino también a perder el fruto de laboriosas economías invertidas en propiedades que perderán todo su valor; a nombre de los bien entendidos intereses industriales, comerciales y políticos que puedan desarrollarse entre Chile y Bolivia mediante este ferrocarril; a nombre del engrandecimiento inmediato que traerían a la provincia las nuevas industrias y fuentes de trabajo que se implantarían con el establecimiento del nuevo ferrocarril; y por último, en nombre de la paz que se vería afianzada sobre las bases del mutuo conocimiento y del interés recíproco comercial, venimos os vecinos de Iquique en rogar enca-recida y respetuosamente a la primera autoridad de la República que se digne en tomar en cuenta, en los momentos oportunos, la presentación que hoy se tiene el honor de elevar ante su alta consideración, a fin de que, si en el elevado criterio de V.E. fuese ella la estimada, justa, verdadera y oportuna, se digne acogerla y traducirla en los hechos o medidas gubernativas que fuesen más conducentes a los verdaderos intereses de esta provincia de Chile” (Sánchez, 2006: 24).

Esta mirada prospectiva (y pesimista, porque en 1902 se vivía en pleno auge económico del salitre) de los vecinos de Iquique, donde lo central era la importancia de la integración física con Bolivia como clave para el desarrollo regional, se transformó en un discurso político que no se agotará con el ciclo del salitre, llegando a su punto más alto durante la década de los años 1950 con las caravanas de integración o de la amistad entre Iquique y Oruro.

Los propios vecinos de Iquique reconocían que: “esta opinión que podría parecer exagerada, a primera vista, no lo es en realidad, porque, efectivamente –agotado y concluido el salitre– Iquique, o mejor dicho, la provincia de Tarapacá, está condenada fatalmente a volver a ser la caleta de pescadores de no hace muchos años...” (Sánchez, 1996: 20). Sin embargo, ven que la idea de construir un ferrocarril a Bolivia entregaba una seguridad frente a la incertidumbre que le generaba una economía minera que aún no entraba en crisis: “La idea de construir un ferrocarril de Iquique a Bolivia ha sido desde tiempo atrás la aspiración y anhelo de los

habitantes de Tarapacá. Que ven vinculadas a la construcción de ese 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 ese problema” (Sánchez, 1996: 20). Esta carta dirigida al presidente Germán Riesco fue escrita con fecha 22 de junio de 1902.

La otra cara de la medalla la estaba viviendo la región de Antofagasta, que lentamente iba consolidándose también como región salitrera, especialmente si se incluye en su producción no solo al cantón Central o Bolivia, sino también a los cantones Toco y Aguas Blancas. El ferrocarril Antofagasta–Oruro se consolidaba al recibir en forma permanente beneficios de los gobiernos de Chile y Bolivia, en gran medida a la capacidad política del directorio del FCAB (Blakemore, 1996).

En este sentido, se podría coincidir con el historiador antofagastino José A. González (2008), para quien también en esa provincia fue la iniciativa privada, la sociedad civil y municipal, en el periodo 1880-1930, la que promueve “enlazar los tendidos de caminos y ferroviarios desde la perspectiva del interés comercial y particular donde el Estado apoya con varias leyes las concesiones solicitadas y refuerza el ordenamiento político-administrativo de la provincia en 1888” (González, 2008: 26). Fueron leyes y concesiones como ellas las que se esperaron en Tarapacá con el fin de darle ese impulso a la iniciativa privada para traspasar la frontera.

## **El Tratado de Paz y Amistad de 1904 entre Bolivia y Chile y sus efectos en los proyectos ferroviarios de Tarapacá**

Frente a la necesidad de beneficiarse de la expansión de la economía del nitrato y de sus encadenamientos hacia otras actividades, tanto en Bolivia como en Chile comenzó a prevalecer una perspectiva moderna de resolución de los conflictos. Nadie mejor para iniciar esa aproximación bilateral basada en intereses comunes que los empresarios bolivianos y chilenos que eran socios de las mismas empresas en la minería del Norte Grande de Chile y del occidente de Bolivia.

A mediados del siglo XIX, asociada a la minería, en Bolivia como en Chile, emergía una nueva elite empresarial, que organizaba compañías. Personajes como Aniceto Arce, Gregorio Pacheco, Avelino Aramayo, Juan Francisco Rivas, José Díaz Gana, entre otros, vinculados a minas de plata de Potosí, Guadalupe, Huanchaca, Coro Coro, Caracoles, etc. Sin embargo, será la minería del salitre la que terminará dominando el resto del siglo con empresarios chilenos y bolivianos como Agustín Edwards, José Santos Ossa, Francisco Puelma, Zoilo Flores, Santiago Zanelli, Calixto Valverde, Leonardo Dolhabarat, Francisco Manterola, Francisco Ojeda, Isaac Alcalde, Onofre Aramayo, etc.

Estos empresarios modificaron las formas del trabajo minero que languidecía desde la Colonia en Bolivia, modernizándolo y aumentando notoriamente su productividad, pero faltaba el eslabón fundamental que era la articulación eficiente hacia los puertos de embarque para la exportación de los minerales. Por lo tanto, no era extraño que esta problemática cuestión estuviera presente en las negociaciones entre Bolivia y Chile en el marco del Tratado de 1904.

De los empresarios señalados, varios tuvieron papeles protagónicos en las relaciones diplomáticas entre ambos países. Por de pronto se tiene por el lado boliviano a dos presidentes de la República, Aniceto Arce<sup>12</sup> y Gregorio Pacheco, aunque más estratégico respecto del Tratado de 1904 fue don Félix Avelino Aramayo<sup>13</sup>, quien en 1902 fuera

<sup>12</sup> Blakemore (1996) señala que Aniceto Arce, presidente de Bolivia entre 1888 y 1892, fue “cabeza de la Compañía Huanchaca, cuyas inversiones mineras están íntimamente relacionadas con la historia del FCAB” (Blakemore, 1996: 27)

<sup>13</sup> Félix Avelino Aramayo Vega era hijo de José Avelino Aramayo Oballe, quien fuera el empresario que propusiera el Ferrocarril desde Iquique hasta Oruro en 1864 junto al ingeniero Hugo Reck. Félix Avelino fundó la empresa “Iguait y Aramayo” para explotar Caracoles. Continuó con la dinastía su hijo Carlos Víctor Aramayo Zeballos, quien fue uno de los barones del estaño. Además, este empresario estuvo asociado a la empresa norteamericana “Guggenheim Brothers”, que tuvo un papel relevante en la explotación del cobre en Chuquicamata y del salitre en Antofagasta. Jaime Peñaranda (1996) dice que la familia Aramayo de los Chichas fue “gran impulsora

nombrado, por el presidente José Manuel Pando, representante confidencial ante el Gobierno de Chile para solucionar el conflicto del Pacífico. Durante ese mismo año su nombre junto al de Fernando Guachalla, embajador en Washington, se escuchó como presidenciable (Garay, 2008).

Las sociedades entre empresarios bolivianos y chilenos se desarrollaron antes de la Guerra del Pacífico, un caso notorio fue la C<sup>a</sup> Minera Huanchaca, “fundada en Chile en 1875, por los chilenos Melchor Concha y Toro, Juan Francisco Rivas y los bolivianos Aniceto Arce y Francisco Argandoña” (Peñaranda, 1996: 3). Arce impulsó el ferrocarril de Antofagasta a Oruro, que por cierto tenía un ramal hacia Huanchaca, a pesar de la oposición de los liberales bolivianos, quienes, sin embargo, le levantaron un monumento en la plaza principal de Oruro en agosto de 1906, confirmando con ello que reconocían la importancia de esa obra de transporte internacional. Fue en esta “era del ferrocarril”, como la define Gómez Zybieta (1998: 363), cuando se firmaron los principales acuerdos entre Bolivia y Chile, que concluyó con el Tratado de Paz y Amistad de 1904. Fue el marco histórico que es preciso comprender para evaluar las decisiones políticas y económicas que marcaron las relaciones bilaterales de ambos países desde entonces y hasta nuestros días.

Un reconocimiento a ese emprendimiento empresarial boliviano del siglo diecinueve y que se prolongó hasta el siguiente lo hace un destacado académico y diplomático boliviano actual, Alfredo Seoane, quien afirma: “la minería se recupera en los años 1860 en adelante, inmediatamente anteriores a la guerra del Pacífico, convirtiéndose entonces hasta la década de los 1880, en el principal soporte de las finanzas públicas. Personajes como José Avelino Aramayo y Aniceto Arce, aportan y personifican el espíritu emprendedor que posibilitó este quiebre histórico” (Seoane, 2008: 63). Huanchaca, primero, y Caracoles, después, fueron expresión para Bolivia de modernidad y nuevas tecnologías, la presen-

cia de capital extranjero y de ferrocarriles. En esa etapa decimonónica de la minería boliviana que en nada tuvo que envidiarle a otras naciones emergentes de América Latina, “podemos encontrar las raíces de todos los siguientes emprendimientos mineros hasta la nacionalización de 1952” (Seoane, 2008: 64). Sin embargo, en Tarapacá se temía que el Tratado entre Bolivia y Chile les alejara de sus pretensiones de integración física con Oruro, beneficiando a Antofagasta. Ese lúcido movimiento social tarapaqueño de 1902, se expresó ante esa posibilidad, a saber:

“EL NACIONAL,  
Iquique, 26 de junio de 1902

El Ferrocarril de Iquique á Bolivia

Estando acordado ya que los habitantes de esta provincia eleven una presentación al Supremo Gobierno y á sus representantes en el Congreso Nacional para pedirles en ella que, en caso de llegarse á un arreglo en nuestras cuestiones con Bolivia sobre la base de la construcción de ferrocarriles de nuestras costas al interior de ese país, uno de estos se establezca que debe tener su punto de arranque en Iquique, es del caso exponer una vez más las razones de justicia y conveniencia en que esa presentación debe apoyarse, y considerar los argumentos con que se la puede combatir.

Desde luego salta á la vista que es de estricta justicia que en la hora del reparto de los beneficios sea Tarapacá la provincia preferida en primer lugar con ellos, porque es la que más ha contribuido al incremento de la hacienda pública con sus cuantiosas entradas, y porque ha sido al mismo tiempo hasta aquí la más abandonada á su propia suerte por nuestros gobernantes.

Hay también conveniencia en la realización del ferrocarril, porque él beneficiará enormemente no solo a Tarapacá sino a todo el país. Esta obra, además de estrechar las relaciones sociales y comerciales entre chilenos y bolivianos, cimentando sobre base sólida la próxima paz, evitaría el decaimiento de esta provincia y, por consiguiente, la supresión de la principal

---

de la utilización de capitales extranjeros y modernas tecnologías en la industria minera boliviana” (Peñaranda, 1996: 3).

fuelle de entradas del Tesoro Nacional, pues permitiría explotar las muchas riquezas minerales del interior, que solo esperan fáciles y baratas vías de comunicación para rendir pingües ganancias a los que las exploten y al Fisco y para impulsar el desarrollo del comercio y las industrias. Haría también realizables los trabajos de irrigación de la pampa del Tamarugal y contribuiría con mucho á atraer capitales, tanto á Tarapacá como á la región central de Bolivia, los que rendirían ciento por uno de ganancia á sus dueños y al Estado, y serían vigoroso impulso para la prosperidad de ese país y de Chile.

El diputado de Antofagasta al Congreso Nacional, don Maximiliano Espinoza Pica, creyendo defender bien los entendidos intereses de sus representados, ha dicho en la Cámara que este ferrocarril es inaceptable porque al ser llevado á la práctica sería la ruina del ferrocarril á Oruro que tanto sirve al desarrollo de la industria minera.

Aquí se cree que el ferrocarril de Iquique no haría daño alguno al de Antofagasta y que, por otra parte, serviría como él á la minería. También se cree que nuestros legisladores, antes que representantes de provincias determinadas, son defensores y fomentadores del progreso general del país. Además, las mismas razones que hubo para beneficiar á Antofagasta con un ferrocarril podría ahora ser la oportunidad para beneficiar á Iquique.

Bolivia es un pueblo tan rico en recursos naturales, tanto agrícolas como mineros, que con ellos puede abastecer á muchas vías férreas, siempre que estas sean convenientemente repartidas en su vasto territorio.

Ahora bien, en este reparto estriba, todo el problema y de él vamos a ocuparnos.

El ferrocarril de Antofagasta puede ser hacia el Norte, hasta La Paz, ó hacia el Sur, hasta Sucre. En el primer caso, se sacrificaría a Tarapacá en interés de Antofagasta; en el segundo caso, nadie se perjudicaría, pues ambas provincias resultarían beneficiadas conforme á sus legítimas aspira-

ciones é intereses; y este último caso es el que tendrán que contemplar nuestros gobernantes, que están obligados á ser equitativos, y es también el que aleja el peligro de la ruina para el ferrocarril de Antofagasta tan temido por el señor Espinoza Pica".

El ferrocarril de Antofagasta tomó, sin embargo, la dirección hacia La Paz y, además, en el Tratado de 1904 se propuso un nuevo ferrocarril desde el puerto de Arica a la ciudad de La Paz (FCALP). La "razón de Estado" era bastante obvia, este ferrocarril tenía una importancia geopolítica innegable, por un lado, consolidaba la conexión de La Paz hacia la región de Tacna-Arica que, ante un eventual triunfo chileno en el plebiscito con Perú por esas provincias, le permitiría darle una solución a la demanda marítima de Bolivia y, por otro, esta obra dinamizaba la economía de la frontera norte con trabajadores chilenos que podrían ser potenciales votantes en la señalada consulta.

No imaginaron los tarapaqueños que la política internacional de Chile afectaría sus demandas por un ferrocarril que uniera Iquique con Oruro. Iquique era el principal puerto del nitrato, estaba vinculado al mundo a través de *clippers* y vapores, pero se le negaba una conexión moderna con Bolivia, quedando Tarapacá entre dos líneas férreas que se dirigían hacia La Paz (Figura N° 3).

La reacción de los tarapaqueños ante el acuerdo internacional entre Bolivia y Chile, en 1904, fue de comprensión pero no de resignación.

"LA PATRIA,  
Iquique, 10 de noviembre de 1904

...Grande importancia tiene, pues para nuestro país, este tratado. Sin embargo, los tarapaqueños habríamos deseado que un ferrocarril hubiese partido desde Iquique.

Pero como creemos que no puede prevalecer el interés local sobre el interés de dos naciones, consideramos que deberíamos quedarnos satisfechos con que se lleve á efecto el ferrocarril de Pisagua á



Figura N° 3  
Área de transporte entre Bolivia y Chile



Fuente: Adaptado por Mario Vergara en 2010, a partir de Mapa N° 3875 Rev. 3 United Nation, 2004.



Arica, para cuyos estudios presentó proyecto al Senado don Ramón Barros Luco.

Si se construyera este ferrocarril, quedaría unido Iquique con el centro de Bolivia. Aunque la línea no fuera directa, quizás, le reportaría grandes beneficios no solo al comercio sino a toda la provincia...”.

Se sabe que el senador Ramón Barros Luco, en esa época, formaba parte del directorio de la Compañía FCAB. El ramal entre Pisagua y Arica jamás se construyó. De todos modos, el Tratado de 1904 permitía a Bolivia la ansiada articulación ferroviaria con el litoral, beneficiando especialmente a sus empresas mineras y agropecuarias. Carmen Gloria Bravo (2008) recuerda las expectativas que generó en empresas mineras como Corocoro que estaban en una difícil situación económica: “a principios de 1913, se comenzó a construir también el ramal a Corocoro y, así, la perspectiva de un ferrocarril administrado por Chile hasta el mineral hizo renacer las esperanzas que la Compañía resolvería definitivamente sus endémicos problemas de transporte” (Bravo, 2008: 63).

En una entrevista publicada en el periódico *El Nacional* de Iquique del 12 de julio de 1905, a José Antezana, uno de los más prestigiosos periodistas bolivianos de la época, señalaba con relación al ferrocarril de Arica a La Paz: “El país boliviano es uno de los más feroces y más ricos. El ferrocarril de Arica, eslabonado con el que, en breve, á de construirse de La Paz á Yungas y a los ríos navegables del noreste, exportaría de aquella región la valiosa goma, que hoy sale por diversas vías y con difícilísimos medios de transporte; la coca, el café, el tabaco, el algodón, el cacao, la quinoa, el maíz, el arroz, el cañamo, la caña, etc., y de sus bosques vírgenes extraería madera variada e incorruptible. Ese mismo ferrocarril en conexión con el de Oruro á Cochabamba, el Chimoré, extraería los productos indicados, y todo género de cereales de esa región, llamada con justicia “el granero del Perú”, en la época colonial. Además, el ferrocarril de Arica, daría impulso soberanos á la región minera de Tres Cruces, ubicada entre La Paz y Oruro, donde numerosas empresas explotan actualmente metales de estaño de ley superior y van camino del desaliento por la deficiencia absoluta de

transporte...” (*El Nacional de Iquique*, 12 de julio de 1905). Todo es perfecto, excepto que Tarapacá no aparece en ese esquema de circulación comercial.

Se podría pensar que una vez firmado el Tratado de 1904 entre Bolivia y Chile, los tarapaqueños desistirían de su sueño de integración física con Oruro que, se sabe, se basaba en el temor de volver a su precaria condición económica previa al auge del salitre. Ese temor fue siempre un acicate para encontrar soluciones creativas para su objetivo, esta vez la encontraron en la minería del cobre, específicamente en la mina Collahuasi, muy cercana a la frontera. Pensaron que un ferrocarril minero al interior de la provincia que llegara hasta Collahuasi, se podría transformar en ferrocarril internacional al alcanzar las líneas del pueblo-estación de Ollagüe.

Las iniciativas tarapaqueñas por llegar a Collahuasi y, eventualmente, desde allí a Bolivia, fueron varias como las de E. Squire en 1903, E. Schöerter en 1904 y R. Fuenzalida en 1905. Especialmente este último proyecto tuvo buena acogida política en el intendente provincial, Agustín Gana, por su proyección a Oruro (Castro, 2003: 32). La proximidad de esta mina de cobre con la oficina salitrera Granja, que estaba conectada a los ferrocarriles salitreros, hacía altamente factible este proyecto que, como se sabe, nunca se ejecutó. Sin embargo, una vez más se puede observar la capacidad de gestión del directorio del FCAB, pues esta iniciativa tarapaqueña fue recibida como información en 1904 por el Gerente General de esa Compañía y, como afirma Blakemore (1996), “eso, por supuesto, debía impedirlo, y lo logró” (Blakemore, 1996: 78). El FCAB logró ganar esa concesión entre Ollagüe y la mina Collahuasi, que cubría 95 kilómetros, terminándola en 1908, liquidando otro sueño tarapaqueño por alcanzar Oruro.

“EL NACIONAL,  
Iquique, 6 de mayo de 1906

Hace días publicaron algunos diarios del Sur la noticia de que los trabajos del ferrocarril de Ollagüe á Collahuasi habían sido interrumpidos.

Como no ha habido tal interrupción, pues, al contrario, el contratista de la línea señor Mac Donald activa cada vez más las faenas para poder dar cumplimiento a los compromisos que tiene contraídos con la Compañía Minera Collahuasi, es indudable que los que suministran ó los que publicaron esa noticia han sufrido una equivocación.

Esta ha consistido en tomar como paralización de los trabajos de la mencionada línea ferrocarrilera, la paralización de las tareas de los ingenieros encargados de demarcar la frontera chileno-boliviana en los caseríos y vegas de Sacaya, y en la región comprendida entre Ollagüe y el volcán Olca, región, esta última, por donde deberá atravesar el ferrocarril a Collahuasi (...)

Precisamente, durante el año 1906 los peritos bolivianos y chilenos, ingenieros y geógrafos, ratificaron en terreno la frontera entre ambos países después del Tratado de 1904, es por ello que se debieron paralizar las obras de este ramal ferroviario entre Collahuasi y Ollagüe mientras se realizaban las demarcaciones en esa zona.

¿Por qué Tarapacá, la principal provincia salitrera de Chile, no pudo concretar sus proyectos de integración física con Oruro, a pesar de los sólidos argumentos políticos de sus promotores y del peso económico que ella tenía en los ingresos fiscales de la Nación? La argumentación del historiador Luis Castro (2004), para el caso del Proyecto Fuenzalida, es que se debió “al hecho que el salitre todavía seguía 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” (2004: 32). Se podría extender esta explicación a los demás proyectos ferroviarios que se presentaron en la misma época. Se considera que no fue la economía del salitre la causa, principal o concomitante, del fracaso sistemático de los diferentes proyectos de integración física entre Tarapacá y Oruro, y tampoco la calidad o el costo de los proyectos ferroviarios transfronterizos hacia Bolivia. Se postula, en cambio, que las

causas se pueden encontrar en: 1. la competencia comercial entre las propias compañías ferroviarias por un mercado incierto, debido a las fluctuaciones tanto de la economía minera como de la economía agrícola; 2. las decisiones de política internacional en las negociaciones entre Bolivia y Chile, donde se privilegió a los puertos de Antofagasta y Arica para los flujos de importación y exportación desde y hacia Bolivia.

### **La anunciada visita del presidente Pedro Montt a Tarapacá y el resurgimiento del proyecto de integración con Oruro**

El Tratado de Paz y Amistad entre Bolivia y Chile de 1904 fue suscrito por el presidente chileno Germán Riesco y, a pesar que dicho acuerdo internacional no benefició directamente a Tarapacá, este mandatario fue recibido en Iquique en febrero de 1905 con honores y expectativas. El periódico *El Tarapacá* de Iquique, señala en una de sus partes: “El ministro de industrias, don Ernesto Hübner, saludo al pueblo en nombre de su excelencia el señor Riesco, manifestando que éste se sentía profundamente emocionado por las muestras de simpatía por parte de la sociedad iquiqueña i el público en jeneral, agregando que la venida a las provincias del Norte no era un simple viaje de recreo, sino que venía a estudiar las necesidades de estas provincias i muy especialmente las de Tarapacá, cuyos valiosos intereses desde hoy prometió que serían vijilados más de cerca i directamente por la acción del Estado” (Sánchez, 2006: 40). Curiosas promesas del señor ministro de Industrias en el último año del mandato de Germán Riesco. Este viaje presidencial se realizó después de la importante visita que realizara a toda la región salitrera una Comisión Consultiva en marzo de 1904, enviada precisamente por el presidente Riesco, para estudiar los problemas sociales de los obreros del salitre y elaborar un informe. La Comisión estuvo presidida por su ministro del Interior, Rafael Errázuriz Urmeneta. Lamentablemente, el informe no tuvo ningún destino, a pesar de la significativa cantidad de memoriales obreros y de los empresarios que se redactaron (Reyes, 1973).

Cabe señalar que en estos memoriales no hay mención alguna a los ferrocarriles internacionales, incluso veían críticamente a los enganches de trabajadores venidos desde Bolivia. Esto demuestra que el ferrocarril a ese país no era una prioridad para la clase obrera portuaria y pampina, sino lo era para los comerciantes, empresarios y funcionarios públicos, fueron ellos básicamente los que componían la comunidad tarapaqueña, el Comité de Iquique, movilizada en pos de la integración física con Bolivia.

También el sucesor de Germán Riesco, Pedro Montt (1906-1910), anunció visita a Iquique y las salitreras de Tarapacá el año 1906, por cierto la comunidad local se organizó para entregarle una "Memoria expositiva de las necesidades de la Provincia de Tarapacá y especialmente de la conveniencia de construir un ferrocarril de Iquique a Bolivia que pase por el mineral de Collahuasi y otras regiones de importancia", el que fue suscrito por importantes firmas salitreras como: Fisher Rubio, Framm, Isaacson, Harrington Morrison, Clarke Bennett y C<sup>a</sup>, Banco de Chile, Bank of Tarapacá y Argentina Ltd., etc., demostrando que lejos estaba de los salitres un desinterés por este proyecto, que le disminuiría los costos de transporte de bienes y personas (enganches) desde y hacia Bolivia.

Lamentablemente, el viaje del Presidente debió suspenderse por el terremoto que asoló el puerto de Valparaíso ese año. Recién pudo viajar a Tarapacá en 1909, un año antes de su muerte. Quedaron, en 1906, el programa de la visita y la propuesta de un camino de hierro hacia Oruro, esperando al presidente Montt.

Tarapacá seguía siendo la provincia principal en exportación de nitrato del país, y alrededor de la mitad de las rentas ordinarias de la nación provenían del salitre y del yodo. Por lo tanto, una vez que el ciclo minero del salitre se agotara, debía la provincia tener una alternativa económica. La Memoria de 1906 le planteaba al presidente Montt que: "la gran necesidad de la provincia de Tarapacá, es la construcción de caminos y, sobre todo, la construcción de un ferrocarril que, partiendo de Iquique, vaya hasta el interior central de Bolivia, pasando por el mineral de Collahuasi y regiones en donde se ha comprobado la existencia de bórax y otras

sustancias de gran consumo. Este ferrocarril aseguraría para siempre la vida de Iquique, aún después de agotado el salitre, porque él acarrearía hasta este puerto no solo los productos de los valiosos centros mineralógicos existentes en el territorio chileno, sino también los producidos en la región central de Bolivia, que es tan fértil y copiosa. Además nos acercaría, o nos pondría en comunicación con la línea férrea que va hasta el Norte de Bolivia y la cual casi colinda con el centro boliviano productor de goma, situado al extremo Norte de Bolivia. La construcción del ferrocarril a Oruro es fácil, puesto que existen empresas dispuestas a hacerlo, que cuentan con los capitales necesarios y solo esperan la concesión de algunas garantías y seguridades, que son de uso común, para iniciar en el acto los trabajos" (Comité de Iquique, 1934: 6).

Este Comité de Iquique confirma el claro interés privado por llevar adelante la obra de conexión transfronteriza, que solo solicitaba las necesarias autorizaciones y garantías del Gobierno chileno, como era natural para asegurar la rentabilidad de una empresa de gran envergadura y riesgo. Sin embargo, el poder político que tenía esas herramientas administrativas en sus manos nunca entregó las garantías básicas para implementar esos proyectos; en cambio, sí lo hizo permanentemente con el FCAB, asegurando un monopolio que tuvo un notorio impacto en la economía regional de todo el Norte Grande (Blakemore, 1996).

Al frustrarse definitivamente la ruta hacia Bolivia, aprovechando la actividad minera de Collahuasi, que se ubicaba en el centro sur de Tarapacá, comenzaron a emerger otros proyectos en la zona más septentrional, más próxima a la frontera con la provincia de Arica. Es así como las borateras de Chilcaya y Surire, en la cabecera de la quebrada de Camarones, muy próximas con la frontera boliviana, motivaron a los empresarios Rodolfo Rochstein, Ramiro Sánchez y Salvador Izquierdo para proponer una línea férrea entre el puerto de Pisagua y esas borateras, en 1907, hasta la frontera. La Dirección de Obras del Ministerio de Obras Públicas (MOP), propuso una modificación al trazado "de alrededor de 100 km al sur de la propuesta original. Esta modificación del punto de partida del tren, más acorde a los intereses

salitreros, provocó que los empresarios involucrados se desistieran de este proyecto vial” (Castro, 2003: 34).

## **Los dos proyectos ferroviarios del Norte Grande hacia Bolivia: el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) y el Ferrocarril de Arica a La Paz (FALP)**

Un libro dedicado al intercambio económico entre Bolivia y Chile, publicado en Antofagasta en 1927 y que fue editado por la empresa *The South American Corporation*, advierte sobre la disminución de carga y pasajeros “por Antofagasta y el creciente desarrollo por Arica” (Heras, 1927: 7), demostrando que la preocupación por parte del FCAB sobre la emergencia de otros ferrocarriles que unieran el litoral del Norte Grande de Chile con Bolivia era justificada.

Esta misma publicación señala que “de 1905 a 1915 Chile exportaba a Bolivia productos con un volumen de 80 millones de kilos y con un valor comercial de 15 millones de pesos bolivianos de 19 peniques, según datos publicados por los cónsules de este país. De 1915 a 1920 disminuye la exportación chilena y se reduce a nueve millones de pesos bolivianos. De aquella fecha sufre nueva disminución hasta cuatro y medio millones en el momento actual” (Heras, 1927: 3). Sin embargo, el FCAB, como señalan Thompson y Angerstein (2000), siempre se la arregló para obtener utilidades: “el FCAB casi siempre ha sido una empresa extraordinariamente bien dirigida; no perdió dinero durante los años de la recesión de los treinta y ahora, sesenta años más tarde, constituye una de las empresas ferroviarias más rentables en el mundo entero” (Thompson y Angerstein, 2000: 181).

El problema que observaban en Antofagasta, con relación a disminución del intercambio comercial con Bolivia, era la competencia que los puertos de Arica, Molledo y La Quiaca estaban realizando. El ferrocarril de La Paz a Arica (449 kilómetros) cobraba en 1927 16 centavos por tonelada y kilómetro recorrido. Antofagasta-Oruro (930 kilómetros) cobraba 25 centavos por igual peso y

recorrido. La Paz-Molledo (866 kilómetros) cobraba 8 centavos por tonelada y kilómetro recorrido, pero debía hacer un transbordo en el lago Titicaca (Heras, 1927). Antofagasta había sido hasta 1914 el puerto privilegiado por Chile en su conexión con Bolivia, ese año “movilizó carga con un volumen de 320 millones de kilogramos, con un valor comercial de 99 millones de pesos bolivianos, según datos oficiales de la dirección de Aduanas (Heras, 1927). Precisamente, en mayo de 1913 comenzó a operar el ferrocarril de Arica a La Paz que, como se ve, al año siguiente ya era visto como una competencia al ferrocarril de Antofagasta a Bolivia. No era extraño, entonces, que esta compañía inglesa hiciera todo lo que estuviera en sus manos para evitar el ferrocarril de Iquique a Oruro. Hacia 1927 Bolivia se proyectaba como el primer productor de estaño del mundo y Oruro el eje de esa actividad minera. Tarapacá no estaba en ese circuito.

Ello no disminuyó el ánimo de los iquiqueños, quienes bajo el liderazgo del alcalde Enrique Brenner, en 1928, idearon una propuesta para ser presentada al Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931). La línea férrea que se proponía comenzaba en Iquique, para seguir la ruta salitrera hacia Huara, desde allí, en dirección a la frontera por Isluga, llegando al pueblo boliviano de Sabaya, continuaba por Corque hasta llegar a Oruro.

A pesar del entusiasmo local, mientras se aproximaba el fin de década, no solo se sentía en Tarapacá la llegada de la temida gran crisis de la economía del salitre, sino también se acercaba un acuerdo definitivo entre Perú y Chile por las provincias de Tacna y Arica<sup>14</sup>, donde Bolivia tuvo un papel conocido como “tercería boliviana”, por sus expectativas de alcanzar una salida al océano Pacífico (González, 2004). Al constatar ese país que se le cerraba esa posibilidad con dicho Tratado, su diplomacia se alejó de la chilena, enduerciéndose la frontera entre ambos países. Si bien ya no se requeriría mano de obra para

<sup>14</sup> El 3 de junio 1929 se firmó el Tratado de Lima entre Perú y Chile, que acercó a estos dos países después de 45 años de conflicto por las provincias de Tacna y Arica.

las oficinas salitreras, esta crisis diplomática afectaría los últimos proyectos ferroviarios transfronterizos y, posteriormente, las vías internacionales para camiones de gran tonelaje.

## **La propuesta de Carlos Harms Espejo: el último proyecto ferroviario de integración física entre Tarapacá y Oruro**

En 1928, *ad portas* de la gran crisis definitiva del salitre, los habitantes de Tarapacá elevaron al Gobierno de Chile una propuesta sobre la necesaria conexión territorial con el departamento boliviano de Oruro. Esta propuesta fue la más completa de todas las presentadas hasta entonces, y sería la última donde el ferrocarril es el medio de transporte escogido. Había pasado más de medio siglo desde la propuesta Aramayo-Reck. Las que vendrán posteriormente diseñarán caminos para el tránsito de camiones de carga. Ese tipo de rutas viales aún están vigentes y, sin concluir su pavimentación hasta Oruro, privilegiando el trazado carretero entre Arica y Tambo Quemado.

En ese año de 1928 estaba en el Gobierno el presidente Carlos Ibáñez del Campo, quien conocía perfectamente a la sociedad tarapaqueña y sus demandas. La asamblea municipal de esta sociedad, liderada por el alcalde Enrique Brenner, le encargó al general en retiro y escritor Carlos Harms Espejo que “publicara un folleto con las principales razones que aconsejaran esta construcción ferroviaria” (Comité Iquique, 1934: 8). Este trabajo se transformaría en un libro editado en Santiago por la imprenta *La Ilustración* en 1930 y titulado “Los grandes problemas de la zona norte de Chile”.

La propuesta explicitada en el libro de Carlos Harms Espejo fue más ambiciosa que las anteriores, pues abarcó todos los temas posibles pensando en el desarrollo de Tarapacá: minería (salitre sintético, yodo, bórax, cobre, petróleo sintético, carbón), leñas fósiles, industria pesquera, marina mercante, agricultura, agua potable, aguas subterráneas, irrigación de los valles, problemas sociales (alimentación, salubridad, accidentes laborales, vivienda, inmigración, legislación obrera

y minera), etc. Aquí queda explícita la idea del desarrollo regional, como lo han destacado algunos especialistas (Castro, 2005), donde las carreteras y las líneas férreas eran un medio para alcanzarlo.

Harms planteaba la necesidad de una línea férrea entre Arica y Zapiga. Zapiga era un pueblo salitrero y estación de ferrocarril, que se encontraba a unos 50 kilómetros al interior del puerto de Pisagua permitiendo la conexión con el ferrocarril longitudinal, que unía la región con la zona central de Chile. Del mismo modo, cuando argumentaba este autor a favor del ferrocarril entre Iquique y Oruro, estaba, a su vez, pensando en una conexión desde Oruro hasta Santa Cruz de la Sierra.

Como era lo habitual en la mentalidad de la época, es la minería la que le da sentido a la propuesta. Harms nos habla de los yacimientos argentíferos de Antequera, La Tordilla y la Rescatada, en la zona de Oruro y también de la mina de Ayopaya, en Cochabamba. Respecto de los minerales de cobre, “conocidos son los de Challacollo, Cerro Gordo, Copaquira, Sagasca, Maní, Catigna, Chunciyo, Huaico y Collahuasi, todos de buena ley (Harms, 1930: 237). Orienta sobre la existencia de yacimientos de otros minerales metálicos como: bismuto, wolfram, molibdeno, monacita, uranio, oro, zinc, plomo; y no metálicos como: yeso, caolín, ónix, sal gema, alumbre, mica, sulfatos varios, etc. Además, se refiere a combustibles fósiles como el petróleo. En todo ve una oportunidad, como también la ve en la incipiente industria boliviana, señalando economías que existen y que “se desarrollan en espléndidas condiciones, como la explotación del caucho, algodón, café, cacao y otros similares. Las industrias fabriles se reducen a las destilerías de alcohol de caña de azúcar y de cereales. La fabricación de cerveza, de calzado, de fósforo, de fideos y galletas” (Harms, 1930: 239).

Este autor justifica la construcción del ferrocarril entre Iquique y Oruro de forma tal, para que sea aceptado no solo por el Gobierno de Chile, sino también por el de Bolivia. Entre las principales razones identifica la menor distancia entre Oruro e Iquique respecto de Oruro y Antofagasta.



Harms hace un recuento de los principales trazados que se han diseñado en esa búsqueda de integración física entre Tarapacá y Oruro, desde aquellos viejos proyectos de los ingenieros Reck y Lastarria. El primero “partiendo de La Noria a Tirana, Pica y ciénagas de Coipasa, pasaría por Challapata, bordeando el lago Poopó y continuaría directamente hacia el norte hasta Oruro. El segundo trazado se extiende más al Sur, por Challacollo, Guatacondo y Empexa, y por el occidente los salares de Uyuni y Coipasa” (Harms, 1930: 240). Este autor está convencido que es el pueblo de Sabaya el punto de empalme del trazado chileno, para desde allí alcanzar otros puntos de Bolivia. Para ello, propone cinco trazados a la consideración de Chile y de Bolivia, justificando las ventajas de cada uno. Esos trazados eran: 1. Iquique, Huara, Curaña, Quebrada de Aroma, Quebrada de Puchuldiza, Quebrada de Mauque, Sitani, Sabaya, Huanchacalla, Corque, Oruro. 2. Iquique, Pozo Almonte, Sagasca, Mamiña, Calla, Cahua, Challavinto, Caneosa, Llica, Salar de Coipasa, Corque, Oruro. 3. Iquique, Pintados, Pica, Altos de Pica, Laguna del Huasco, Llica, Salar de Coipasa, Corque, Oruro. 4. Iquique, Pintados, Challacollo, Copaquire, Collahuasi, Salar de Coposa, Sabaya. 5. Iquique, Huara, Huaracina, Quebrada de Tarapacá, Pachica, Puchurca, Sibaya, Colchane, Churullo, Ancuaque, Cariquima, Chapi, Ciénaga de Coipasa, Bolivia.

Estos distintos proyectos, rutas y conexiones nos demuestran que la frontera era porosa, permeable para los tarapaqueños, un puente de comunicaciones y una plataforma de negocios internacionales, y también ofrecían al interior de la región una palanca de comercialización y explotación de recursos naturales. Por razones de espacio no se puede profundizar en estas rutas, solamente señalar que Harms para cada una analizó sus potencialidades económicas, solamente le faltó señalar que eran complementarias en una red dendrítica de caminos que se podían proyectar hacia Bolivia.

Solo cabe una última cita de este autor, “la construcción del Ferrocarril de Iquique a Oruro, es uno de los problemas más trascendentales de Sud América, porque está llamada dicha línea a unir en el futuro las

costas del Pacífico con las del Atlántico, a través de las zonas más ricas del Continente...” (Harms, 1930: 245). Hoy se denomina a esa idea “corredor bioceánico” y ha sido atribuida a varios autores muy posteriores a Carlos Harms Espejo.

El alcalde de Iquique le encomendó al propio Carlos Harms que se reuniera con el Presidente de la República, Carlos Ibáñez del Campo, para hacerle entrega del folleto, que en realidad es un libro de 270 páginas. El presidente Ibáñez se interesó en el documento, pero “no faltó algún consejero que le convenció de la imposibilidad de financiar su mantenimiento, a lo cual se unió una respuesta desfavorable de Bolivia, al ser consultada acerca de si se interesaría por la construcción del tramo de Oruro a la frontera” (Comité de Iquique, 1934: 9). La actitud negativa de Bolivia posiblemente respondía a la molestia de ese país por el Tratado de Lima firmado en 1929 y que definió la frontera definitiva entre Perú y Chile, pero que en su Protocolo Complementario dejó a Bolivia explícitamente imposibilitado de acceder al océano Pacífico a través de las provincias de Tacna y Arica.

Sumado a la nueva negativa recibida por los iquiqueños, 1930 habría de quedar marcado también por la llegada definitiva de la crisis salitrera. El presidente Ibáñez tendría que afrontar problemas más inmediatos, como la gran cesantía de obreros y escasez de alimentos, el transporte de los desplazados de las salitreras hacia sus lugares de origen o hacia las ciudades costeras, entre ellas, al propio puerto de Iquique.

Lo que temían los habitantes de Tarapacá en 1902 se cumplió. Concluyó la economía del salitre y el ferrocarril nunca fue construido. No hubo ninguna palanca de desarrollo alternativa a la economía minera salitrera, los proyectos se habían transformado solo en un discurso que parecía un eco que resonaba en los oídos de los habitantes de Tarapacá.

A pesar de lo anterior, la sociedad tarapaqueña volvió a ver otra oportunidad con la construcción del embalse o tranque Caritaya, cercano a la frontera del departamento de Oruro. Caritaya requería de la existencia de

una carretera para el traslado de los materiales necesarios para su construcción, quedando muy cerca de la frontera, lo que podía ser el esperado camino internacional, solo era necesario habilitarlo para el paso de camiones con carga<sup>15</sup>. Partiría en Iquique llegando Huara en dirección al norte hasta el valle de Tana, desde donde subiría en dirección a Alpajere y Pumire, en las cercanías del tranque de Caritaya, hasta llegar a la frontera al poblado de Chinchillani, ya en territorio boliviano pasaría por los asentamientos humanos: Todos los Santos, La Rivera, Sabaya, Huchacalla, Parinacota, Jopoquan, Corque, Toledo, hasta llegar a Oruro, cubriendo una distancia de 557 kilómetros. Sin embargo, ya no serían ferrocarriles sino vías para camiones de gran tonelaje. La larga lucha de los tarapaqueños por integrarse físicamente a Oruro había durado tanto que la tecnología ferroviaria decimonónica se había vuelto obsoleta.

Atrás quedaban las líneas férreas que tanto se solicitaron desde 1864 y nunca se lograron concretar. Fueron años de frustración, donde en Iquique y en Oruro las elites no se preguntaron por los cambios que sufrieron sus comunidades y ellas mismas durante esas décadas. De hecho, una parte significativa de la elite tarapaqueña abandonó la provincia con la llegada de la crisis salitrera, perdiéndose con ella también la *intelligentsia* y la gobernanza que había caracterizado a Tarapacá hasta el término de la Primera Guerra Mundial. Oruro se había convertido en una comunidad imaginada (Anderson, 1993) para los iquiqueños y viceversa, en el sentido que se sentían vinculados con personas que jamás conocieron, unas estaban en la costa y otras en el altiplano, pero algo les unía (Anderson, 1993). Quedó en la memoria de ambos pueblos ese frustrado proyecto de integración física, como la piedra de toque de un desarrollo deseado pero nunca cumplido. En la década de 1950 serán las comunidades de Oruro primero y de Iquique después las

que desafiando la cordillera, el clima y los caminos en mal estado, aprovechando un acercamiento diplomático entre ambos países, organizarán las caravanas de la amistad, respondiendo a esa (frustrada) tradición integracionista<sup>16</sup>.

Entre 1864 y 1928 transcurrieron setenta y dos años de frustración del nunca concluido ferrocarril entre Tarapacá y Oruro, y setenta y dos años de la siempre persistente esperanza regional depositada en diversos gobiernos centrales, cuyas visiones de la frontera nunca coincidieron. Bob Jessop señala que la jerarquización de escalas espaciales locales, regionales, nacionales, internacionales y globales: “tienden a respetar las fronteras nacionales, pero ellas no son de ninguna manera inconsistentes con las RTE, que son promovidas nacionalmente y donde las autoridades locales de ambos lados de la frontera se orientan hacia sus respectivos centros nacionales en vez de interesarse en consolidar unidades administrativas que buscan autonomía” (2004:29). Son los Estados-nacionales, señala este autor, los interesados en definir a la frontera como unificadora y promueven su integración. Solo en algunos momentos muy claramente identificables para la frontera boliviana-chilena, en las regiones de Tarapacá y Oruro, se podría afirmar que ese ha sido el caso, en general los Estados-nacionales obstaculizaron esos vínculos entre ambas regiones transfronterizas, demostrando la primacía de la escala nacional durante todo el periodo estudiado.

## Consideraciones finales

En este artículo nos ha interesado no solo relevar esos proyectos ferroviarios frustrados en pos de la integración física entre Tarapacá y Oruro, durante el ciclo de expansión del nitrato, sino la persistente demanda local tarapaqueña basada en una complementación social y económica con una región territorialmente contigua y una historia compartida, en un momento de auge de la minería en ambas

<sup>15</sup> Los grandes proyectos mineros de la región de Tarapacá, Cerro Colorado, Quebrada Blanca y, especialmente, Collahuasi, a partir de la década de 1990, han construido caminos con altos estándares de calidad que llegan hasta la frontera con Bolivia, que han sido planteados políticamente como posibles rutas internacionales.

<sup>16</sup> Se encuentra en prensa en la revista boliviana *Tinkazos* N° 29 el artículo: “La frustrada integración física entre Iquique y Oruro en los años 1950. La década dorada de las relaciones diplomáticas entre Chile y Bolivia”.

regiones, salitre en Tarapacá y estaño en Oruro. Es decir, estaban supuestamente dadas las condiciones para que emergiera una plataforma económica pivotal que encadenara hacia delante a ambos enclaves, para que se constituyera una región asociativa de frontera (RAF) (Boisier, 2003). Más lejana era la posibilidad de construir una región transfronteriza (RTF), como lo plantea Bob Jessop (2004), en sentido de una revitalización de las escalas locales o regionales, debido al centralismo político del Estado nacional chileno, a pesar de su política rentista (Castro, 2005) que permitió muchos grados de libertad a los empresarios salitreros, especialmente para contratar mano de obra boliviana y adquirir insumos para la industria.

Las decisiones de construir o no los ferrocarriles transandinos en el Norte Grande de Chile fueron, al final, del Estado. Las decisiones a escala meso o regional solo pudieron tener éxito en la medida de la capacidad que las elites o grupos de interés regionales tuvieron para influir en los círculos de poder a nivel nacional, actualmente se definiría como *lobby*<sup>17</sup>, como, posiblemente, se podría definir a las acciones realizadas por el directorio del FCAB para asegurar su monopolio del transporte ferroviario con Bolivia. Bob Jessop (2004) señala que “las transacciones transfronterizas basadas en proximidades y complementariedades geográficas siempre han existido a niveles regionales y subregionales, a menos que sean prohibidas por los Estados en razón de preocupaciones políticas, de seguridad o económicas” (Jessop, 2004: 32).

Este intento de vinculación física con Oruro, más allá de la necesidad económica, también respondía a un proceso de construcción de las fronteras que no se puede saber cuál pudo ser su proyección si los proyectos hubiesen sido exitosos, pues, sin desconocer los conflictos propios de las fronteras, estas también son “espacios liminales donde se producen identidades transnacionales” (Grimson, 2005: 3).

En la actualidad el tema de la integración física en Tarapacá, gira en torno a “al corredor bioceánico” que, en cierta forma, ha reemplazado a los discursos de la conexión ferroviaria entre Tarapacá y Oruro, del periodo 1864-1928, y del camino Iquique a Oruro, del periodo 1928-1960. Estos discursos están asociados a las fluctuaciones de auge y crisis económicas de las regiones fronterizas, generando distintas dinámicas transfronterizas (González, 2009).

El discurso de los “corredores bioceánicos”, ha sido el más recurrente de las autoridades del Norte Grande Chile de las últimas dos décadas. La lección que nos dejan los frustrados proyectos ferroviarios transfronterizos entre Tarapacá y Oruro, es la necesaria *endogeneidad* de todo proyecto (Boisier, 2005). Se entiende por endogeneidad a la capacidad interna de la región, en tanto territorio inteligente y organizado, de generar sus propios impulsos tecnológicos y administrativos de cambio. La comunidad de Tarapacá, entre 1864 y 1828, inició un movimiento social en esa dirección, pero no fue suficiente frente a la preeminencia del decimonónico Estado-nacional que estaba en pleno desarrollo en Chile.

## Referencias bibliográficas

ANDERSON, B. *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1993.

ARCHIVO DE INTENDENCIA DE TARAPACÁ (AIT). *Ministerios*. Iquique: Intendencia de Tarapacá, 1906-1930.

ARCHIVO DE LA PREFECTURA DE LA PAZ (ALP). *Aduanas*. La Paz: Prefectura de La Paz, 1871-1888.

BERMÚDEZ, O. *Estudios de Antonio O'Brien sobre Tarapacá. Cartografía y labores administrativas 1763-1771*. Antofagasta: Ediciones Universitarias, 1975.

BILLINGHURST, G. *Documentos relativos a la Salitrera “Lagunas”*. Santiago: Imprenta de El Progreso, 1889.

BILLINGHURST, G. *La irrigación en Tarapacá*. Santiago: Imprenta y librería ERCILLA, 1893.

<sup>17</sup> En los últimos años algunos países latinoamericanos han legalizado esta actividad que se está haciendo habitual en las relaciones comerciales internacionales (Sierralta: 2005).

BLAKEMORE, H. *Gobierno chileno y salitre inglés 1886-1896: Balmaceda y North*. Santiago: Editorial Andrés Bello, 1977.

BLAKEMORE, H. *Historia del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia 1888-1988*. Santiago: Edición MERCEDES GAJÚ-Impresos Universitarios, 1996.

BLANCO, A. *Diccionario geográfico del departamento de Oruro, 1904*. La Paz: IFEA, IEB, ASDI, 1904.

BOISIER, S. Globalización, geografía política y fronteras. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 2003, p. 21-39.

BOISIER, S. ¿Hay espacio para el desarrollo local en la globalización? *Revista de la CEPAL*, 2005, N° 86, p. 47-62.

BRAVO, C. G. et al. *El mineral de Caracoles. Arqueología e historia de un distrito minero de la región de Antofagasta (1870-1989)*. Santiago: Consejo Nacional de las Cultura y las Artes, 2008.

CARIOLA, C. y SUNKEL, O. *Un siglo de historia económica de Chile 1830-1930*. Santiago: Editorial Universitaria, 1990.

CASTRO, L. Espejismos en el desierto: proyectos ferroviarios e integración subregional (Tarapacá 1864-1937). *Si Somos Americanos, revista de Estudios Transfronterizos*, 2003, vol. V, p. 21-48.

CASTRO, L. *Regionalismo y desarrollo regional: debate público, proyectos económicos y actores locales (Tarapacá 1880-1930)*. Viña del Mar: CEIP Ediciones, 2005.

COMITÉ DE IQUIQUE. Pro-camino de Iquique a Oruro. *Camino Internacional*. Iquique: Imprenta Lemare, Folleto N° 2, 1934.

CONCHA, J. M. *La Política Boliviana. Iniciativas del Ejecutivo chileno para una alianza estratégica con Bolivia (1879-1899)*. Santiago: Bricklediciones, 2007.

CONNING, J. et al. Enclaves and development: An empirical assessment. *St. Coimp. Int. Dev.*, 2009, N° 44, p. 359-385.

GARAY, C. El acre y los asuntos del Pacífico: Bolivia, Brasil, Chile y Estados Unidos, 1898-1909. *Historia*, 2008, vol. II, N° 41, p. 341-369.

GÓMEZ, L. *Ferrocarriles en Bolivia del anhelo a la frustración 1860-1929*. La Paz: UMSA, 1998.

GONZÁLEZ, P. J. A. La conquista de una frontera. Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el desierto de Atacama. *Revista de Geografía Norte Grande*, 2008, N° 40, p. 23-46.

GONZÁLEZ, S. *Hombres y Mujeres de la Pampa. Tarapacá en el ciclo de expansión del salitre*. Santiago: LOM Ediciones, 2002.

GONZÁLEZ, S. La tercería boliviana y el problema de la mediterraneidad. *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, 2004, N° 1-2, p. 23-36.

GONZÁLEZ, S. La presencia boliviana en la sociedad del salitre y la nueva definición de la frontera: auge y caída de una dinámica transfronteriza (Tarapacá 1880-1930). *Chungará*, 2009, vol. 41, N° 1, p. 71-81.

GRIMSON, A. Fronteras, estados e identificaciones en el Cono Sur. En: MATO, D. *Cultura, política y sociedad Perspectivas latinoamericanas*. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 2005, p. 127-142.

HARMS, C. *Los grandes problemas de la zona norte de Chile*. Santiago: La Ilustración, 1930.

HERAS, M. (editor) *Chile y su intercambio y Bolivia en la actualidad. Propaganda editada por la empresa The South American Corporation*. Antofagasta: Imprenta La Castellana, 1927.

JESSOP, B. La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronterizas. *EURE*, 2004, vol. XXIX, N° 89, p. 25-41.

LÓPEZ LOAYZA, F. *La provincia de Tarapacá. Alrededor de su industria y de Iquique, su principal puerto, 1912-1913*. Iquique: Editor E. Muecke, 1913.

MENDIETA, P. Oruro y el proyecto modernizador a principios del siglo XX en Bolivia. En: MENDIETA, P. (coord.) *Vivir la modernidad en Oruro 1892-1930*. La Paz: Instituto de Estudios Bolivianos, 2010, p. 10-47.

PEÑARANDA, J. *¿Who is who? en la minería boliviana*. La Paz: Instituto de Investigaciones Socio-económicas, Documento de Trabajo N° 1/96, 1996.

REYES, E. *El desarrollo de la conciencia proletaria en Chile (el ciclo salitrero)*. Santiago: Editorial ORBE, 1973.

RISO PATRÓN, F. *Provincia de Tarapacá*. Santiago: Imprenta de Emilio Pérez, 1903.

SÁNCHEZ, R. *Iquique en el siglo XX. Documentos y noticias*. Santiago: Editorial Universidad Bolivariana, 2006.

SEOANE, A. La inserción de Bolivia en la economía mundial. Una mirada crítica al post-neoliberalismo. *Revista UMBRALES*, 2008, N° 17, p. 57-92.

SIERRALTA, A. El lobby y las relaciones comerciales internacionales. *Revista Colombiana de Derecho Internacional*, 2005, N° 6, p. 341-401.

STEENHUIS, A. *Windjammers in Delzijl. De route van de chilisalpeteer*, Amsterdam: Godert Walter, 2003.

THOMPSON, I. y ANGERSTEIN, D. *Historia del Ferrocarril en Chile*. Santiago: Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, DIBAM, 2000.