



Revista de Ciencias Sociales (CI)

ISSN: 0717-2257

bernardo.guerrero@unap.cl

Universidad Arturo Prat

Chile

Castro C., Luis

Un chileno en la paz, varios bolivianos en Iquique: Ideas y visiones sobre la integración económica y las relaciones políticas entre Arica, Tarapacá y Bolivia (1903-1920)

Revista de Ciencias Sociales (CI), núm. 13, 2003, pp. 4-12

Universidad Arturo Prat

Tarapacá, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70801301>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

UN CHILENO EN LA PAZ, VARIOS BOLIVIANOS EN IQUIQUE: IDEAS Y VISIONES SOBRE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y LAS RELACIONES POLÍTICAS ENTRE ARICA, TARAPACÁ Y BOLIVIA (1903-1920)

* Historiador. Universidad
de Valparaíso.
Correo electrónico:
quismalc@yahoo.com.

Luis Castro C.*

Este artículo comenta dos documentos, emitidos en 1903 y 1920 respectivamente, referidos a la integración económica entre las provincias de Arica y Tarapacá con Bolivia. Especial preocupación se pone en las visiones coincidentes de sus emisores, el Encargado de Negocios de Chile en Bolivia y la Colonia Boliviana de Iquique, a pesar de las diferencias de tiempo, de residencia y de roles que sustentaban al momento de explicitar sus visiones integradoras.

Palabras claves: Desarrollo - Integración.

Two documents are commented in this article, emitted 1903 and 1920 respectively, about the economical integration between the provinces of Arica and Tarapaca with Bolivia. Special attention is pointed at the coincidents visions of the emisors, the Commerce Officer of Chile in Bolivia and the Bolivian Colony of Iquique, despite of the differences in time, residence and roles that they had at the moment of explaining their integrating visions.

Key words: Development - Integration.

INTRODUCCIÓN

El 13 de agosto de 1903 el Encargado de Negocios de Chile en Bolivia, en un informe remitido al Presidente Germán Riesco desde la ciudad de La Paz, manifiesta un decidido interés por consolidar mecanismos de integración con Bolivia, un requerimiento que él lo entendía como relevante para los intereses chilenos en la zona (ASFE, vol.CXLVIII, pza.13, La Paz 13/8/1903) (Castro;199: 63-89). Diecisiete años más tarde, en otro contexto y con diferente motivación, la colonia de residentes bolivianos en Iquique explicita esta misma preocupación por la integración económica entre

ambos países en un memorial entregado, en el transcurso del mes de noviembre del año 1920, al entonces ya Presidente de la República Arturo Alessandri Palma (La Provincia, Iquique 16/11/1920, p.3). En el primer caso, la preocupación obedeció a la búsqueda de un mecanismo político que le permitiera a Chile consolidar su posesión territorial en Arica de la manera más alejada a lo beligerante y del modo más cercano a los requerimientos, también estratégicos, de los ariqueños, como igualmente de las necesidades de la misma Bolivia. En el segundo registro, fue la explicitación de un planteamiento de varios actores que estaban nutridos de un largo debate público en pos de la vinculación económica y sistémica de Tarapacá con las regiones aledañas como un modo de aminorar la apuesta estatal por el rentismo salitrero. ¿Cómo es que bolivianos desde Chile y un chileno desde Bolivia pudieron, en lo modular, manifestar un mismo proyecto con casi dos décadas de diferencia y a partir de motivaciones y problemas distintos? ¿qué elemento matricial recorrió a lo largo de esta época y a lo ancho de estas regiones como para sostener esta coincidencia de visiones políticas? Son las interrogantes que intentaremos abordar en este breve artículo.

LA PROBLEMÁTICA DEL DESARROLLO LOCAL EN ARICA Y TARAPACÁ Y LA IDEA DE LA INTEGRACIÓN SUBREGIONAL (1880-1930)

Durante este período un número considerable de actores locales, tanto en Tarapacá como en Arica, apostaron a una serie de iniciativas estratégicas que tuvieron por propósito afianzar un proyecto de desarrollo regional (Castro; 1995: 32-66; 2000a; 2002a; 2002b; 2002c; 2002d; 2002e). En este contexto, el promover la idea de la integración se articuló con la propuesta de afianzar un mercado interregional entre los espacios económicos del norte chileno, el sur peruano, el noroeste argentino y Bolivia (Castro; 2000b: 111-131; 2001: 117-137). La posibilidad de afianzar un circuito mercantil capitalista a gran escala se vinculó, en el caso específico de Arica, a la demanda por la implementación del sistema del puerto libre y el ferrocarril a la ciudad de La Paz (Castro y Figueroa; 2002 :9-10); en tanto en Tarapacá esta apuesta se asoció, en lo particular, a la búsqueda de una red vial -de trenes y caminos- hacia Bolivia y el noroeste argentino pasando por áreas potenciales de producción minera y agrícola, lo que llamaron en su momento la circulación arterial de la riqueza (Castro; 2000b: 111-131; 2002d).

Este escenario, que perduró entre las décadas de 1880 y 1930 en Tarapacá y desde los años 1900 a 1920 en Arica, condicionó la coincidencia de opinión tanto del encargado de negocios chileno en Bolivia como de los residentes bolivianos en Tarapacá a pesar de las “distancias” entre ambos (distancias no sólo de tiempo, sino también de roles y objetivos). De algún modo, estos actores fueron influenciados por los contenidos de un debate público que no sólo se había asentado, sino además calado socialmente al punto de comprometer a un número variopinto de residentes ariqueños y tarapaqueños, por ejemplo, a los intendentes, los comerciantes, la prensa, empresarios mineros, etc., redundando en un cuerpo que debatió los inconvenientes del momento (el tema de la disputa por la administración definitiva de Arica y Tacna entre Chile y Perú y su relación con el futuro económico local y los efectos negativos del rentismo salitrero para una estabilidad económica al largo plazo en Tarapacá) a partir de la necesidad de tomar en cuenta los requerimientos endógenos, es decir, regionales. Así, tanto el encargado de negocios de Chile en Bolivia como de los residentes bolivianos en Iquique tuvieron su correlato en una demanda colectiva que se hizo, a medida que los inconvenientes perduraron, más demandadora, radical y profunda. Especialmente detectamos con claridad cierta influencia de los planteamientos del Intendente de Tacna, Antonio Subercaseaux, en el análisis derivado al Presidente Riesco por parte del encargado de negocios de Chile en Bolivia (Castro y Figueroa; 2002: 7-10); como también el impacto de las distintas proposiciones explicitadas en la provincia de Tarapacá desde la década de 1880 en los argumentos que los residentes bolivianos le hicieron llegar a Arturo Alessandri Palma. Es decir, ambos enunciados fueron producto de una época y esencialmente de proyectos de desarrollo regional que había -o estaban- siendo discutidos públicamente en ambas provincias a lo menos desde fines de la década de 1890.

EL TEMA DE LA INTEGRACIÓN ARICA-BOLIVIA DESDE LA PERSPECTIVA DEL ENCARGADO DE NEGOCIOS DE CHILE EN BOLIVIA.

Desde la óptica de este personero, dos eran las materias relevantes respecto a los intereses comunes entre ambos países que justificaban su posición por lograr afianzar un mecanismo de integración económica. Primero, “la restitución a Bolivia de su libertad comercial”. Segundo, “la construcción de un ferrocarril de Arica a La Paz, garantizado proporcionalmente por los dos gobiernos” (ASFE, vol.CXLVIII, pza.13, p.2).

Detrás de este propósito, lo que hubo fue una concepción política que pretendió reubicar el accionar de Chile respecto a los vecinos territoriales y los temas pendientes, especialmente aminorar la influencia de ciertas concepciones compulsivas que en ese momento tenían cierta raigambre:

“No me disimulo las resistencias de la opinión pública de Chile a todo lo que no sea la incorporación de Tacna y Arica, ni las predominantes en cuanto a nuestras relaciones con Bolivia. Parece que se cree que, después de los Pactos con la Argentina, no tenemos más que imponer soluciones de fuerza a estos países débiles; pero yo creo que este es un error y que si Chile nunca quiso ceder cuando creyó divisar apremios extraños bien puede hoy, libremente, pensar en otras [ideas] más generosas que no dañan a ninguno de sus grandes intereses”(ASFE, vol.CXLVIII, pza.13, p.18).

En lo tocante a la línea férrea, su opinión remarcaba que este proyecto era sin duda:

“...una aspiración muy legítima de Bolivia, concuerda con un evidente interés chileno de carácter político y comercial, porque nos asegura las dos entradas de este país, al norte y al sur, y facilita cualquier arreglo sobre fletes para los productores nacionales” (ASFE, vol.CXLVIII, pza.13, p.10).

Los resultados que esperaba con la materialización de este instrumento de integración se acotaban desde ambos participantes:

“...las ventajas para Bolivia que se pone a doce horas de la costa, considerables en el presente, son incalculables para el porvenir, y para nosotros no se necesita evidenciarlas, de tal manera que no sería aventurado decir que la paz con Bolivia quedaría hecha y afianzada, sin necesidad de Tratados, por algo más sólido, como son los intereses económicos” (ASFE, vol.XCLVIII, pza.13, p.13).

La preocupación por las variables económicas en este análisis del encargado de negocios de Chile en Bolivia, no sólo hacia referencia a los intereses de Estado, una cuestión evidente a partir de su posición, sino además -y quiero ser majadero en esto- a los requerimientos de Arica. En este sentido su visión del conflicto operaba a partir de la validación de los parámetros regionales, como la idea de “frontera abierta”, en conjunto con los conceptos derivados desde la Moneda, tal como el de “límites fronterizos nacionales”. Es bajo esta lógica que se puede entender su relativización de la posesión territorial integral y la

valoración de los mecanismos de integración económica, en otras palabras, la preponderancia de las variables económicas por sobre las políticas:

“Ahora, si se restableciese el comercio de tránsito con Bolivia por medio de un ferrocarril renacería si duda la importancia de esos pueblos que sólo valen en cuanto correspondan a ese propósito. Pero si hay otro punto que sirve para lo mismo, (...), yo no comprendería por qué habíamos de obstinarnos en la conservación de aquél territorio [Tacna], violentando nuestras relaciones con [nuestro vecinos].

(...) Yo me explicaría todavía que recurriésemos a todos los medios imaginables si de la conservación de esos territorios dependiese algún interés vital para Chile; pero si el único es, como creo, el que he hablado [el desarrollo económico] y si este puede satisfacerse por medios exentos de dificultades [políticas], valdría la pena de que solucionásemos de una vez esta antigua cuestión que oscurece nuestro horizonte” (ASFE, vol.CXLVIII, pza.13, pp.16-18).

LA INTEGRACIÓN TARAPACÁ-BOLIVIA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LOS RESIDENTES BOLIVIANOS EN IQUIQUE

Los argumentos de los residentes bolivianos, al igual que el encargado de negocios chileno en Bolivia, vinieron a remarcar las variables económicas de la integración entre ambos países en pos de la consecución de cierto desarrollo regional (*La Provincia*, Iquique 16 -17/11/1920). Por cierto en estos últimos tal objetivo fue lo esencial, una cuestión que el personero diplomático debió manejar con más tino tratando articular, por una parte, los requerimientos del Estado de Chile que tenían que ver con la finalización del conflicto con Perú y Bolivia y, por otra, las demandas de los arriqueños que habían comenzado a incrementarse desde el año 1900 con la participación incluso del propio Intendente provincial Antonio Subercaseaux por ser considerados estratégicamente en este asunto.

Para los residentes bolivianos en Iquique la construcción de un ferrocarril entre Tarapacá y Bolivia tenía que ver con la opción de articular un mercado de intercambio a gran escala capaz de arrimar, adicionalmente, a otras industrias y beneficiar los intereses no sólo locales sino también chilenos:

“Chile necesita ganar terreno anticipadamente para atraer hacia sus costas la corriente comercial de Bolivia, tanto para impulsar la actividad económica y sus [beneficios] que consiguientemente proporciona esa corriente, como para

incrementar sus industrias.

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 trasportando mercaderías de una parte a otra con el mejor recargo posible de fletes" (La Provincia, Iquique 16/11/1920, p.3).

Al entender de este planteamiento grupal el tren Tarapacá-Bolivia tenía ventajas comparativas respecto a las vías de Arica-La Paz y Antofagasta-Oruro. En uno porque no pasaba por áreas potencialmente mineras. En el otro por no contener posibilidades de ampliación comercial. De esta manera, estas dos últimas vías serían obsoletas en dos décadas, mientras que el trazado Iquique-Bolivia asentaría un mecanismo cierto y ventajoso para la integración económica:

"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, [sobre todo porque] ellos no se extienden por la zona de las vetas minerales más ricas de Chile y Bolivia como llegaría a extenderse el ferrocarril [desde] Iquique..." (La Provincia, Iquique 16/11/1920, p.3).

Dos ideas muy interesantes -y vigentes- se desprendían de este enunciado. Primero, que la provincia de Tarapacá territorialmente tenía una posición más conveniente para los intereses económicos de Bolivia bajo estos parámetros, específicamente porque "la ciudad de Iquique tiene la posición geográfica más adecuada". Segundo, la posibilidad de afianzar un corredor bioceánico:

"...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" (La Provincia, Iquique 16/11/1920, p.3).

Al entender de la colonia boliviana residente en Iquique, coincidiendo en este punto con otros importantes actores sectoriales de la ciudad, la posibilidad de implementar este ferrocarril integracionista tenía un alcance crucial en el futuro de la región: afianzar cierta estabilidad económica que la industria salitrera nunca sería capaz de solventar. Consecuentemente, la única opción

de futuro auspicioso que le quedaba a Tarapacá era precisamente llevar a cabo este ambicioso proyecto ferroviario. En este sentido las palabras emitidas públicamente fueron más que explícitas:

“Iquique no tiene vida propia y se halla sometida a las eventualidades y fluctuaciones del salitre. Cuando las oficinas que elaboran el nitrato paralizan sus labores, la vida de Iquique y Tarapacá entera sufren una estagnación lamentable en los negocios; la bahía no embarca ni desembarca, el comercio no vende, los negocios paralizan completamente, y esta Provincia rica, que provee a la Nación de sus mejores rentas, sufre hambre de trabajo y pan.

Cuando las operaciones salitreras son bonancibles, Tarapacá sonríe y trabaja; cuando esas negociaciones son exigüas, la languidez económica invade el mecanismo entero de la sociedad. Y todas estas fluctuaciones afectan a la Nación entera.

Con agua barata, con el ferrocarril longitudinal, con obras portuarias, con pavimentación y con todas las obras públicas, Iquique y Tarapacá serán siempre esclavos sometidos por entero a la actividad salitrera, mientras no posean un ferrocarril internacional que les traiga actividad económica compleja y estable” (La Provincia, Iquique 16/11/1920, p.3).

Sin duda la sentencia última fue abrumadora, sin embargo tiene su explicación tomando en cuenta que, como visión económica, se fundamentó en un discurso colectivo que se había discutido pública y extensivamente desde la década de 1890 en esta provincia y de la cual la Colonia Boliviana de Iquique se hacía parte entendiendo el doble interés que les competía en este caso: los beneficios para su país natal, y los auspicios económicos para la zona donde residían.

CONCLUSIONES

En 1913, tras distintos intentos fracasados desde el año 1905, el ferrocarril Arica-La Paz se materializa (Thomson y Angerstein; 2000: 220-226), sin embargo contra lo esperado éste no logró transformarse en un mecanismo de desarrollo vital para la zona ariqueña y menos para Bolivia. Por otra parte, el tren de Tarapacá a territorio boliviano nunca se construyó, a pesar que hubo un par de leyes que autorizaron concesiones privadas en este sentido (Castro; 2000b). En el primer caso, el camino carretero terminó desplazando la vía

ferroviaria desde el punto de vista de la interacción mercantil. En la segunda situación, en tanto, la frustración se terminó derivando en un discurso regionalista y anti-centralista, plenamente vigente hasta hoy, que tuvo por demanda principal hacia el Estado chileno el camino Iquique-Oruro.

¿Cómo es que los magros resultados volvieron a unir varias décadas después los planteamientos emitidos en 1903 y 1920? Por de pronto, sólo me atrevo a insinuar una. En ambos casos terminó primando una estrecha lógica de Estado fundamentada en una concepción centralista de la gestión. En uno, la resolución de los intereses estrictamente político territoriales para mantener Arica bajo tutela de Chile. En otro, la mantención deliberada de la política rentista salitrera. En consecuencia, se descartó la opción por un análisis estratégico en donde se tomarán en cuenta los planteamientos de desarrollo regional que habían dado origen a tales ideas. Una opción estrictamente integradora.

Bien podríamos decir que lo ocurrido con estos proyectos se manifestó en ciertos éxitos políticos, pero relativos logros económicos. Desde esta perspectiva, cabe reflexionar si la articulación de los mecanismos de integración tiene alguna posibilidad de éxito basándose sólo en condicionantes estrictamente exógenas como las de Estado, transnacionales, etc., marginando modelos de desarrollo regional o locales solventados a partir de una activa participación de los actores más directamente involucrados tanto en los beneficios como en las potenciales dificultades propias a dinámicas de este tipo.

BIBLIOGRAFÍA

- Castro, Luis. Tarapacá 1880-1936: Debates, reflexiones, propuestas y proyectos en torno al problema del desarrollo. Temas Regionales, Año 2, Corporación Norte Grande; Arica, 1995.
- Recursos hídricos altoandinos, estrategias de desarrollo económico y proyectos de riego: Tarapacá 1880-1930. Manuscrito, Proyecto Dipuv 01/2000, Universidad de Valparaíso; Valaparaíso, 2000a.
- La circulación arterial de la riqueza: Estrategias de desarrollo regional e integración económica con Bolivia y el noroeste argentino, Tarapacá 1864-1936. Diálogo Andino, N°19, Universidad de Tarapacá; Arica, 2000b.

UN CHILENO EN LA PAZ, VARIOS BOLIVIANOS EN IQUIQUE: IDEAS Y VISIONES
SOBRE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA Y LAS RELACIONES POLÍTICAS ENTRE
ARICA, TARAPACÁ Y BOLIVIA (1903-1920)

- Tarapacá, Bolivia el Noroeste argentino: Estrategias de integración económica y desarrollo regional (1880-1930). Estudios Trasandinos, Nº6, Asociación Chileno-Argentina de Estudios Históricos e Integración Cultural; Santiago, 2001.
- Actividad minera, actores locales y planteamientos de desarrollo regional (Tarapacá 1880-1940). Manuscrito, Proyecto Dipuv 01/2000, Universidad de Valparaíso; Valaparaíso, 2002a.
- Pensando el desarrollo regional, proponiendo la integración económica: Las preocupaciones estratégicas de los tarapaqueños entre las décadas de 1880 y 1930. Manuscrito, Proyecto Dipuv 01/2000, Universidad de Valparaíso; Valaparaíso, 2002b.
- La temática del centralismo en los discursos locales sobre el desarrollo económico regional, Tarapacá 1880-1930. Manuscrito, Proyecto Dipuv 01/2000, Universidad de Valparaíso; Valaparaíso, 2002c.
- Ferrocarriles, caminos y desarrollo regional (Tarapacá 1864-1937). Manuscrito, Proyecto Dipuv 01/2000, Universidad de Valparaíso; Valaparaíso, 2002d.
- Fronteras y límites: La concepción del espacio y el modelo de desarrollo económico regional, Tarapacá 1880-1930. Manuscrito, Proyecto Dipuv 01/2000, Universidad de Valparaíso; Valaparaíso, 2002e.

Castro, Luis y Figueroa, Carolina. Proyectos de irrigación de los valles de Tacna, Lluta y Azapa: Documentos inéditos del Archivo Sucesión Fernández-Errázuriz, 1902-1903. Manuscrito, Proyecto Dipuv 01/2000, Universidad de Valparaíso; Valaparaíso, 2002.

Thomson, Ian y Angerstein, Dietrich. Historia del Ferrocarril en Chile. Ediciones de la DIBAM-Centro de Investigaciones Barros Arana; Santiago, 2000.

Fuentes inéditas

ASFE Archivo Nacional. Fondo Archivo Sucesión Fernández-Errázuriz (vol.CXLVIII, pza.13, Memorandum presentado por el Encargado de Negocios de Chile en Bolivia al Presidente Germán Riesco, La Paz 13/8/1903)

Periódicos

La Provincia, Iquique 16/11/1920, 17/11/1920