

EL ENCLAVE HUANCHACA DE BOLIVIA Y LA INDUSTRIA DEL SALITRE EN CHILE COMO PROPULSORES DEL DESARROLLO PORTUARIO Y FERROVIARIO DE ANTOFAGASTA, UNA RELACIÓN COMERCIAL TRANSFRONTERIZA (1868-1909)¹

DIEGO LIZAMA GAVILÁN*

Resumen

El presente trabajo expone el desarrollo de las conflictivas, vacilantes e históricas relaciones entre la industria salitrera, el mineral boliviano de Huachaca y la empresa del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia que, a partir de sus potencialidades como polos de desarrollo productivo y enclave económico respectivamente, fueron el motor e impulsor de la modernización tanto de los ferrocarriles en el desierto, el altiplano y la frontera entre Chile y Bolivia, así como de los puertos de Antofagasta y Mejillones. Los puertos sirvieron como puerta para la exportación de salitre, plata y estaño – entre otros, y para la importación de diversos productos. Es decir, estos espacios producidos económicamente conectaron a ambos países con el sistema-mundo capitalista a finales del siglo XIX y principios del XX. Del mismo modo, las empresas, que fueron apoyadas por los estados de Bolivia y Chile respectivamente, funcionaron como agentes paradiplomáticos que ayudaron a la restauración de las relaciones políticas y económicas de ambos países tras las rupturas generadas por la Guerra del Pacífico.

Palabras clave: Antofagasta, Huachaca, puertos, ferrocarril, conflicto económico-

THE HUANCHACA ENCLAVE OF BOLIVIA AND THE SALTPETER INDUSTRY IN CHILE AS PROPELLANTS OF THE PORT AND RAIL DEVELOPMENT OF ANTOFAGASTA, A CROSS-BORDER TRADE RELATIONSHIP (1868-1909)

Abstract

This work aims to show the development of the conflictive, hesitant and historical relations between the saltpeter industry, the Bolivian mineral of Huachaca and the of the railway company from Antofagasta to Bolivia that, from their potential as poles of productive development and enclave respectively, were the driving force behind the modernization of both the railways in the desert, the Altiplano and the border between Chile and Bolivia, as well as the ports of Antofagasta and Mejillones. The ports served as a gateway for the export of saltpeter, silver and tin - among others - and the importation of various products. That is to say, these economically produced spaces connected both countries with the capitalist world system in the late nineteenth and early twentieth centuries. In the same way, the companies, which were supported by the states of Bolivia and Chile respectively, functioned as paradiplomatic agents that helped to restore the political and economic relations of both countries after the ruptures generated by the Pacific War.

Keywords: Antofagasta, Huachaca, ports, railway, economic conflict.

L'ENCLAVE DE HUANCHACA DE BOLIVIE ET L'INDUSTRIE DU SALPÊTRE AU CHILI COMME PROPULSEURS DU DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE ET FERROVIAIRE D'ANTOFAGASTA, UNE RELATION COMMERCIALE TRANSFRONTALIÈRE (1868-1909)

Résumé

Ce document vise à présenter le développement du conflit, vacillant et les relations historiques entre l'industrie du nitrate, le minerai bolivien Huachaca et la compagnie Ferrocarril de Antofagasta une Bolivie que, de leur potentiel en tant que centres de développement de la production et de l'enclave respectivement économique, ont été la force motrice et promoteur de la modernisation des deux chemins de fer dans le désert, les montagnes et la frontière entre le Chili et la Bolivie, ainsi que les ports de Antofagasta et Mejillones, qui a servi de passerelle pour l'exportation de salpêtre, l'argent et l'étain - entre autres - et l'importation de divers produits de l'étranger, par exemple, des espaces produits économiquement et connectés aux deux pays avec le système capitaliste mondial à la fin du XIXe et au début du XXe siècle. De même, ces entreprises, qui ont été soutenues par les Etats de la Bolivie et du Chili respectivement, ont servi comme agents de paradiplomáticos qui ont contribué à la restauration des relations politiques et économiques entre les deux pays après les ruptures engendrées par la guerre du Pacifique.

Mots-clés : Antofagasta, Huachaca, ports, ferroviaires, conflit économique.

Introducción

Durante el ciclo de expansión de la industria del salitre en Chile, puertos y ferrocarriles fueron elementos fundamentales en el proceso de modernización de la economía nacional a partir de la explotación de las regiones de Tarapacá y Antofagasta, y de su integración al mercado internacional; incluyendo a los países vecinos en dichos procesos, principalmente aquellos con quienes se comparte espacios fronterizos.

El desarrollo progresivo de los modos y medios de producción en la extracción de recursos naturales, que fueron insertados en las economías andinas hacia finales del siglo XIX y principios del XX, nos moviliza a pensar la modernidad tal como lo ha señalado Danilo Martuccelli, es decir, como *“una fase interminable de transición que permite dar cuenta del presente contra el pasado, del cambio contra la tradición”* (Martuccelli, 2008: 23). En este sentido, lo tradicional y cotidiano del mundo andino se convierte en el pasado y sus limitaciones, dando paso hacia esa transición, a la renovación de los medios de transporte y comunicación utilizados antes y durante el inicio del proceso de explotación.

Así, la mula, la carreta o carretón y el camino dan paso a la locomotora, los carros transportadores y el riel, que conectados con un puerto de recepción y embarque en las zonas costeras desarrollan una nueva transición, esta vez de tierra a mar a través de lanchas, veleros y buques. De manera inversa, estas mismas locomotoras dan la vuelta y propician el abastecimiento de bienes a los centros productivos, cruzando incluso las fronteras nacionales impuestas por los Estados en formación y estimulando el intercambio en los pueblos y ciudades que se encuentran insertos en los circuitos comerciales andinos (Conti & Langer, 1991).

La industria del salitre en Chile estuvo ligada en términos tradicionales a tres países vecinos: Perú, Bolivia y Argentina (González, 2009). En términos modernos dichas naciones, estados y/o pueblos, que tras la Guerra del Pacífico remarcaron de manera administrativa sus límites, se reintegraron como componentes de un mismo espacio geográfico y simbólico, producido este a partir de dos elementos fundamentales, a saber: el tráfico permanente de bienes y personas a uno y otro lado de las fronteras, ya sea de manera legal o ilegal y comercio trasandino, pasando por las aduanas o el contrabando desarrollado a través de los caminos internos; y las líneas férreas que reconfiguraron los espacios y transformaron la interrelación en el espacio transfronterizo, donde se genera infinidad de procesos sociales, económicos, de dominación y rebeldía que configuran una red heterogénea de fenómenos históricos, ambos elementos promovidos por el desarrollo del capitalismo moderno y la renovación técnica, así como por la pervivencia de prácticas tradicionales, coloniales y neocoloniales (Castro, 2003; González, 2006; González Pizarro,

2008).

Con respecto a lo anterior, Ramón Fogel puntualiza que las fronteras son regiones constituidas por “múltiples relaciones (económicas, sociales, políticas, laborales, culturales, personales, etc.) entre actores de diversa naturaleza, que configuran un espacio transnacional” (Fogel, 2008: 270), donde intervienen relaciones de simetría y de poder; siendo para este autor, promotoras de integración y desintegración. Las actividades legales componen la integración, junto con las prácticas ilegales como el contrabando y la evasión de los puntos de control; del mismo modo, son elementos desintegradores – y en determinados casos, también integradores, esto, dependiendo de la situación diplomática que determine el contexto – tanto la delimitación fronteriza interna y externa, así como los controles que ponen freno a la circulación de bienes y personas. Por tanto, según Fogel, si la región o regiones fronterizas se encuentran en proceso de instrumentalización y abstracción, es posible hablar de integración.

Del mismo modo, Rosalba Linares señala que:

...el efecto separador del límite y el aprovechamiento en conjunto de sus potencialidades para el desarrollo local presupone una disminución o reducción del “efecto frontera”, particularmente de la supresión o disminución de aquellos aspectos que causan fricción tanto en el orden jurídico y legal, como en materia económica, social, cultural, infraestructura e institucional. Visto de esta manera, el logro del desarrollo regional en áreas de fronteras de manera conjunta es lo que se denomina integración fronteriza (Linares, 2005: 46).

Mismo caso para lo planteado por Sergio González y Sandra Leiva (2016), quienes hacen hincapié en que los tratados internacionales de límites y las relaciones diplomáticas y paradiplomáticas entre países vecinos han sido indispensables en el desarrollo de la integración regional y macrorregional.

Sobre las fronteras administrativas que definen los espacios regionales y que por tanto los transforman e intervienen, Anne Laure Amilhat (2016) nos señala una categoría de análisis complementaria a lo anteriormente expuesto, siendo esta la de *frontera móvil*, donde lo “móvil” no es determinado por el movimiento de las líneas fronterizas que cercenan el territorio y lo convierten en nacional o extranjero, sino más bien por los flujos de todo tipo, principalmente de personas, bienes, capitales e ideas; que convierten a las líneas o límites fronterizos en circunstanciales y al servicio de esos flujos fomentados por el capitalismo moderno.

En este sentido, cabe remarcar que, cuando decimos *capitalismo moderno*, nos referimos al sistema económico y político implementado desde mediados del siglo XIX y hasta las primeras tres décadas del XX, que

se caracteriza por la apertura de un nuevo proceso de mundialización o globalización y va acompañado por una segunda revolución industrial, impuesta pacífica o violentamente desde los centros económicos hacia las periferias. Proceso que transforma y acomoda el sistema, y genera impactos importantes en las condiciones de intercambio mercantil a pequeña, mediana y gran escala; y sobre todo en lo que respecta a la circulación de capitales, la inversión de los mismos y a la producción de materias primas y mercancías manufacturadas (Comín, 2010). De esta forma se genera lo que Karl Polanyi (2003) denominó la “*gran transformación*”, y que Immanuel Wallerstein (2003) – siguiendo las premisas del materialismo histórico – ha conceptualizado como “*la mercantilización de todas las cosas*”.

Por su parte, el célebre historiador británico Eric Hobsbawm, hace gran hincapié en la intrínseca relación entre el desarrollo del capitalismo histórico entendido en clave wallersteiniana, la primera y segunda revolución industrial (1780-1930 y 1850-1914, respectivamente), y el desarrollo explosivo de los ferrocarriles y el perfeccionamiento de las formas de navegación, que facilitan la circulación de bienes, capitales y personas durante la consolidación del sistema capitalista.

En ese sentido, sobre el desarrollo minero metálico y no metálico, Hobsbawm señala que:

Las minas no sólo requerían máquinas de vapor en grandes cantidades y de gran potencia para su explotación, sino también unos eficientes medios de transporte para trasladar las grandes cantidades de carbón [plata, estaño y salitre en nuestro caso] desde las galerías a la bocamina [o yacimiento] y especialmente desde ésta al punto de embarque. [...] Apenas se demostró en Inglaterra que era factible y útil [el ferrocarril] (1825-1830), se hicieron proyectos para construirlo en casi todo el mundo occidental, aunque su ejecución se aplazara en muchos sitios. [...] La locomotora lanzando al viento sus penachos a través de países y continentes, los terraplenes y túneles, los puentes y estaciones, formaban un colosal conjunto al lado del cual las pirámides, los acueductos romanos e incluso la Gran Muralla de la China resultaban pálidos y provincianos. El ferrocarril constituía el gran triunfo del hombre por medio de la técnica. (Hobsbawm, 1997: 51-52)

Por lo anterior, es importante señalar que, en el desarrollo portuario y ferroviario pampino, el capitalismo moderno está directamente conectado con la implementación de dinámicas de producción de bienes materiales y materias primas, y, por tanto, de la reproducción de las relaciones de producción en el espacio social (Lefebvre, 1974). Este desarrollo del espacio social es el causante de la definición de fronteras nacionales y la implementación de administraciones políticas de carácter local que controlan las actividades

sociales, ejercen el poder y definen las formas en que las regiones fronterizas se relacionan entre sí (Benedetti & Salizzi, 2011). Al mismo tiempo, la instalación de líneas férreas y puertos de embarque que acompañan a la profundización de los circuitos comerciales disminuye los costos de transporte y, por tanto, consolidan el sistema capitalista tanto el pampa salitrera, así como en las zonas altiplánicas, generándose así una gran conectividad entre estos territorios, tal como se ve en las figuras 6 y 14.

Para Sergio González y Pablo Artaza (2013), por ejemplo, los pueblos formados a partir de las estaciones ferroviarias fueron el elemento articulador entre las diferentes oficinas salitreras contenidas en los *cantones*, los cuales se definieron a partir de los flujos de bienes, servicios y personas que llegaban ahí gracias a las los puertos de embarque y líneas férreas que terminaron por conectar y amplificar su influencia y generando encadenamientos productivos sobre diferentes territorios, atrayendo hacia la industria salitrera varios circuitos comerciales transfronterizos que conectaron la pampa con el sur del Perú, el sudoeste boliviano y el noroeste argentino.

Finalmente, y en lo que concierne directamente al concepto de *paradiplomacia*, las instituciones públicas y privadas que serán estudiadas en el presente trabajo, cumplen con la función principal de esta categoría de análisis, es decir, permiten y mantienen activas la interacción entre los estados nacionales entre sí, con las comunidades y los territorios intervenidos, así como con las relaciones bilaterales o multilaterales, según sea el caso, a partir de su acción económico-productiva, esto, ya que esas instituciones dependen de las buenas relaciones fronterizas para su mejor funcionamiento.

Habiendo señalado lo anterior, y para los efectos de este trabajo aquí, interesa centrar la discusión en torno a la región salitrera de Antofagasta, que, a través de los puertos de la bahía homónima y de Mejillones, y en conjunto con el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (F.C.A.B.), conectan a ambos países (Chile y Bolivia) y sus mercados productivos y de exportación e importación.

Para constatar estas relaciones comerciales e interpretar su desarrollo en la temporalidad 1884-1910, nos centraremos en analizar algunos conflictos y tensiones puntuales respecto al sistema de trabajo del F.C.A.B que han sido recopilados a partir de la revisión tanto de fuentes primarias como secundarias, complementado esto último con la importante información bibliográfica entregada por otros autores.

1. Los orígenes del F.C.A.B., el desarrollo comercial en la región salitrera de Antofagasta y su conexión con Bolivia

En 1868 José Santos Ossa, Francisco Puelma y Agustín Edwards Ossandon, asociados a Jorge Smith,

Melbourne Clarke y Gibbs & Cía. lograban un primer reconocimiento de su Compañía de explotación de salitres en Antofagasta, hasta ese momento territorio perteneciente al Estado de Bolivia. Se constituye de esta manera la Sociedad Anónima Melbourne Clark & Co., tras su reorganización en 1872 y el desarrollo de diversas negociaciones con el Gobierno de Agustín Morales – contrato anulado por el Congreso boliviano. Posteriormente obtienen los derechos de concesión para construir un ferrocarril que uniera el puerto de Antofagasta con la localidad de Salinas; con lo que esta Sociedad se transforma en la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. Los derechos de la misma serían posteriormente suscritos a través del tratado de 1874 entre Chile y Bolivia, que concesionaba los territorios explotados con un goce de 25 años sin aumento en los impuestos (Blackmore, 1996).

En Bolivia se encontraba en explotación el yacimiento de plata de Pulacayo, descubierto en 1830 por el empresario minero Mariano Ramírez, quien tras recibir una importante inversión de capitales, fundaría en 1873 la Compañía Huanchaca de Bolivia para la explotación de esa mina a gran escala. El apresurado desarrollo que tuvo este yacimiento desde ese mismo año promovió la compra de nueva maquinaria para aumentar la producción y la construcción de la planta de fundición, almacenamiento y embarque de plata en Playa Blanca, en la costa de Antofagasta. Antes de la Guerra del Pacífico, la plata era exportada a través del Puerto de Cobija, y que era llevada hasta ese punto por carretas tiradas por mulas, que cruzaban la cordillera para llegar hasta la costa del pacífico (Bobillier, 1897).

Como bien señala Galaz-Mandakovic, desde sus inicios, la Compañía Minera Huanchaca

...trazó una inscripción capitalista y colonialista que transformó significativamente el sudoeste boliviano, impactando a través de dinámicas tecnológicas, viales, sociales y económicas; compuso nuevas formas de relación entre empresarios, indígenas, el Estado y un territorio revalorizado en un contexto mercantil transfronterizo (Galaz-Mandakovic, 2016: 153).

Durante el desarrollo de la Guerra del Pacífico, el tráfico de plata de la Compañía Huanchaca se vio bastante afectado ya que no podía utilizar las rutas tradicionales para el traslado del mineral. En consecuencia, dicha empresa buscó la salida de su producción a través de Argentina; intentando llegar a los puertos del Atlántico, a pesar del elevado aumento del costo de transporte y del tiempo para trasladar la plata a puerto. Así, a pesar de la concreción de la nueva ruta, se produjeron igualmente bastantes problemas para el normal desarrollo de las faenas mineras y comerciales. Terminadas las beligerancias y firmado el Tratado de Tregua de 1884, el tráfico de Huanchaca volvería al Pacífico a través del ramal del ferrocarril de la Cía. de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta, lo que generó un primer lazo de cooperación entre ambos polos productivos, post conflicto.

Debido a las buenas relaciones desarrolladas entre ambas empresas, no se tardó en proponer la extensión del ferrocarril para llegar hasta Pulacayo y Oruro, y así facilitar aún más el tránsito entre la costa y los

Figura 1. Ferrocarril para transporte de salitre, pasajeros y una dotación de mulas de carga en los asentamientos fronterizos, 1920



Fuente: Colección B. N. D.² Disponible: <http://www.bncatalogo.cl/foto/fgeneral/FB-1454.jpg>

yacimientos; con lo que se podría aprovechar, por un lado, la salida de plata desde Huachaca y la internación de productos a Bolivia, y por otro, la importación y venta de salitre en ese país a través de dicho ferrocarril. Ese mismo año de 1884 ambas compañías logran que el Estado de Chile les entregase una concesión para construir el ferrocarril desde Pampa Alta hasta Ascotan.

Estas negociaciones se desplegaron a partir de la creación de la llamada Delegación del Ferrocarril a Bolivia, y no estuvieron exentas de problemas. Así lo revelan por ejemplo los documentos integrados en el fondo archivístico de la Compañía de Salitres de Antofagasta donde se señala que los dineros entregados por Huachaca para esta tarea no alcanzarían a cubrir los trabajos desarrollados en el año 1886, además de una serie de discusiones entre ambas compañías relativas a la interpretación de las cláusulas del contrato de uso y construcción conjunta del ferrocarril³.

Tal asunto decantaría finalmente en la intervención total de la Compañía Huachaca en la construcción del ferrocarril, invirtiendo la suma de \$3.000.000 para hacerse con la totalidad del mismo y concluir su construcción en 1890. Cabe destacar, además, que al terminarse esta labor, la Compañía Huachaca firmó un acuerdo con la Cía. de Salitres de Antofagasta para el uso del mismo con fines salitreros (Bobillier, 1897: 178). Desde 1894 en adelante, esta Compañía, que contenía en su haber capitales bolivianos, chilenos y británicos, extendería el plan de construcción del ferrocarril hasta Oruro y desde ahí a La Paz, además de proyectar un ramal que se conectara desde Mejillones hacia la línea principal, constituyéndose así el primer intento de conectar Bolivia con ese puerto.

Según lo señalado por Loreto Correa Vera (2013), este afán de integrar a Bolivia al mercado mundial a través de la salida a su situación de mediterraneidad, se debe principalmente a la actitud tomada por los sucesivos gobiernos liberales tras la aceptación de los tratados de 1884 y 1904, en que el país altiplánico cede frente a los hechos y a cambio negocia compensaciones monetarias y de facilidades en la construcción de ferrocarriles y puertos; cuestión que se convierte en política de Estado para favorecer tanto a los productores mineros del Sur-Oeste del País como a los productores de goma del Nor-Oriente. Como se puede apreciar en las imágenes 3 y 5, el ferrocarril salitrero extendido hasta Bolivia conectó un extenso territorio entre el litoral y el altiplano, con lo que se integró a espacios regionales transfronterizos que habían sido separados por la guerra y los tratados de límites posteriores.

En el caso del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, su importancia radica no sólo en la conexión de las faenas mineras con el litoral del Pacífico, sino que además generó encadenamientos productivos que facilitaron el abastecimiento de los cantones salitreros en la Región de Antofagasta, y conectó a las localidades del interior de Bolivia con el ya mencionado litoral, concretándose

su extensión hasta Oruro, Cochabamba y La Paz.

Con el dominio de la Compañía Huachaca sobre el ferrocarril, los conflictos suscitados en la zona hasta 1906 estuvieron marcados principalmente por la crisis económica que comenzaron a vivir la industria salitrera y la de plata; cuestión que llevó a la aparición de movilizaciones sociales en Antofagasta, encabezadas por los obreros del salitre, los obreros del ferrocarril y los lancheros del puerto, quienes en general demandaban mejoras salariales y en los horarios de trabajo⁴ (González, 2015).

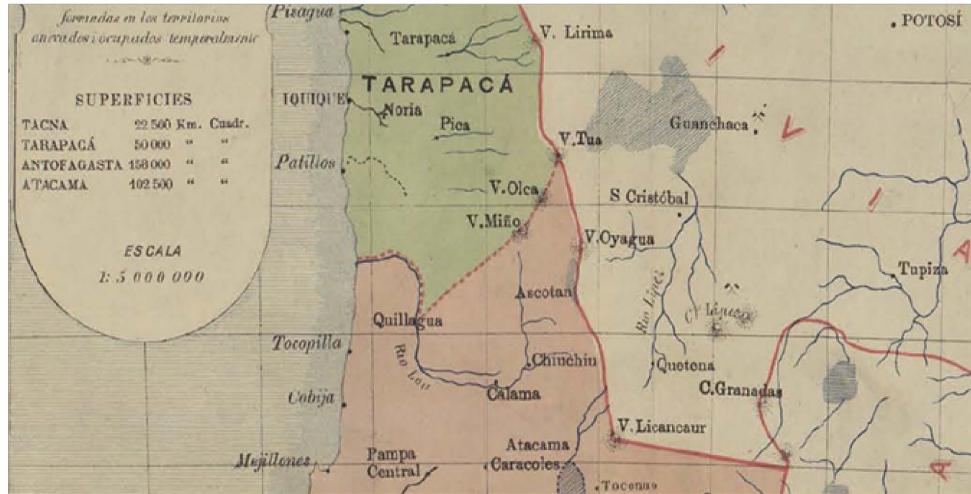
A lo anterior, se habría sumado la crisis que desestabilizó a la Compañía Huachaca, la incapacidad de solventar el empréstito contraído con J. Henry Schöder y Cía. y la posterior intervención de capitales británicos que compran, a través de una hipoteca, la sección del ferrocarril que va desde el puerto hasta Uyuni junto con la empresa de agua potable paralela al mismo, con lo cual se transforma esta compañía en «The Antofagasta (Chile) and Bolivia Railway Company Ltd.». Lo anterior, produjo que la Compañía Huachaca arrendara el uso del ferrocarril para seguir transportando su producción hacia el Pacífico, pagando el 40% de sus entradas brutas por 15 años (Bobillier, 1897: 195). Acaecido este cambio en la propiedad de la Empresa del Ferrocarril, se comienzan a desarrollar algunas dificultades que pasaremos a detallar en el siguiente apartado.

En primer lugar, cabe señalar que, si bien en los primeros años no hubo mayor inconveniente (1890-1905), el traspaso de capitales y por tanto de administración de la Empresa del Ferrocarril conllevó a un cambio en las condiciones de los contratos que mantenía con la Compañía de Salitres de Antofagasta y el resto de compañías y oficinas salitreras que hacían uso del servicio mencionado en los distintos cantones al sur del puerto de Tocopilla.

Así se hace notar, por ejemplo, cuando los empresarios salitreros se reúnen el día 14 de agosto de 1906 con el recién electo Presidente Pedro Montt en su visita protocolar a la región de Antofagasta, quienes, además de mostrar las instalaciones de producción y embarque en el puerto, pasan a señalar que el ferrocarril mantenía un servicio desigual, favoreciendo a algunas empresas por sobre otras y manteniendo una marcada hostilidad con la Cía. de Salitres de Antofagasta⁶.

El deficiente funcionamiento del servicio del ferrocarril, se sumaba a la incapacidad que mostraba el puerto para los trabajos de embarque y desembarque de los productos, pero principalmente del embarque de salitre en los veleros y buques. Según palabras de Ernesto Frick (Fondo salitre, 1907), encargado de acompañar a la comitiva y de redactar el informe para Santiago Pohlhammer, Gerente de la Cía. de Salitres y residente en Valparaíso, en dicha reunión con el presidente se señaló que:

Figura 2. Antofagasta, Ascotan y Huanchaca representados en el material cartográfico titulado: Provincias septentrionales formadas en los territorios anexados i ocupados temporalmente, 1880 - 1891



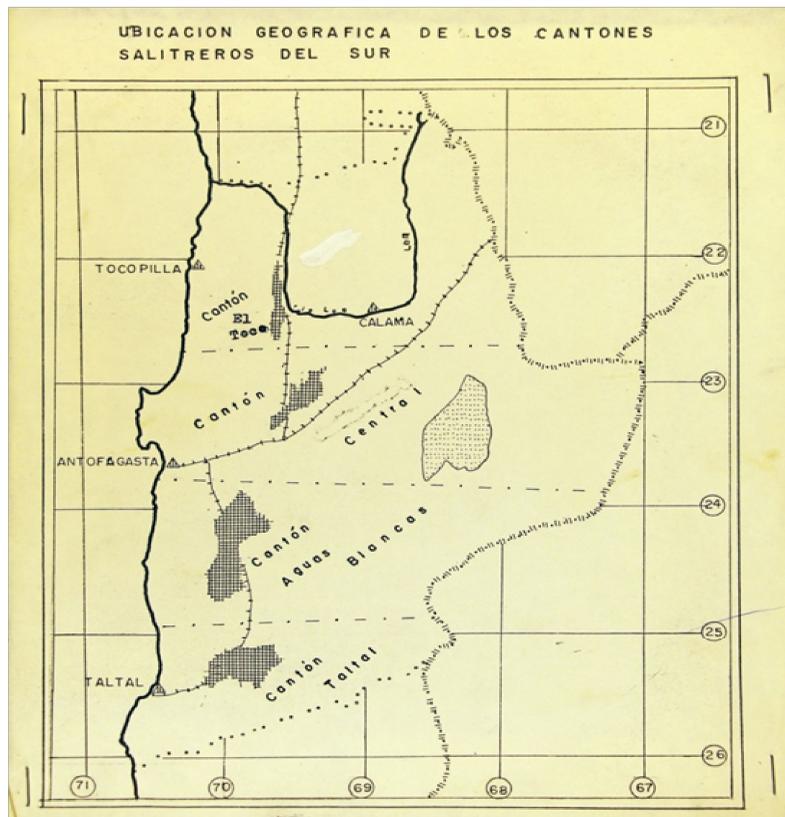
Fuente: Colección B. N. D. Disponible: http://www.coleccionesdigitales.cl/view/action/singleViewer.do?dvs=1508186732612-969&locale=es_US&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=10&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true

Figura 3. Oficinas salitreras y ferrocarriles de Antofagasta a Ascotan Cantones de Norte a Sur: El Toco, Bolivia o Central, El Loa, El Boquete



Fuente: Colección B. N. D. y Rodríguez Torrent, Juan Carlos y Miranda Brown, Juan Pablo (2008). "Tiempo Industrial y tiempos sociales en María Elena, la última ciudad del salitre", Chungará, *Revista de Antropología Chilena*, Volumen 40, N° 1, pp. 81-97.

Figura 4. Ubicación geográfica de los cantones salitreros del Sur, AHN⁵. Cartografía del Salitre



Fuente: Colección B. N. D. Ubicación geográfica de los cantones salitreros del Sur, Archivo Histórico Nacional, Cartografía del Salitre, sin fecha ni autor.

Quedó establecido que los muelles eran capaces de movilizar mucho más carga, pero que no podían hacerlo por cuanto la movilización en tierra, ya por culpa de las carretas, ya por culpa del ferrocarril, eran insuficientes, como lo eran también los depósitos para la carga de Aduana. De entre los salitreros ninguno se atrevió a confirmar lo dicho sobre el Ferrocarril, que indudablemente hace lo que puede. Pero todos afirmaban que la única manera de salvar la situación crítica por que atraviesa el carguío de salitre en pocos meses más estaba en la habilitación del puerto de Mejillones.

La discusión, que dio de alternativa habilitar como puerto mayor el de Mejillones de manera complementaria, se centró luego en la idea de construir, posiblemente, un ferrocarril paralelo al ya existente para aumentar la circulación de la producción, además de determinar que tanto Caleta Coloso como Aguas Blancas complementarían el trabajo de carga y descarga. Luego de visitar las salitreras, el Presidente Montt habría pasado a recorrer el trayecto de vuelta en el ramal de Mejillones, para terminar de inaugurar esa parte del

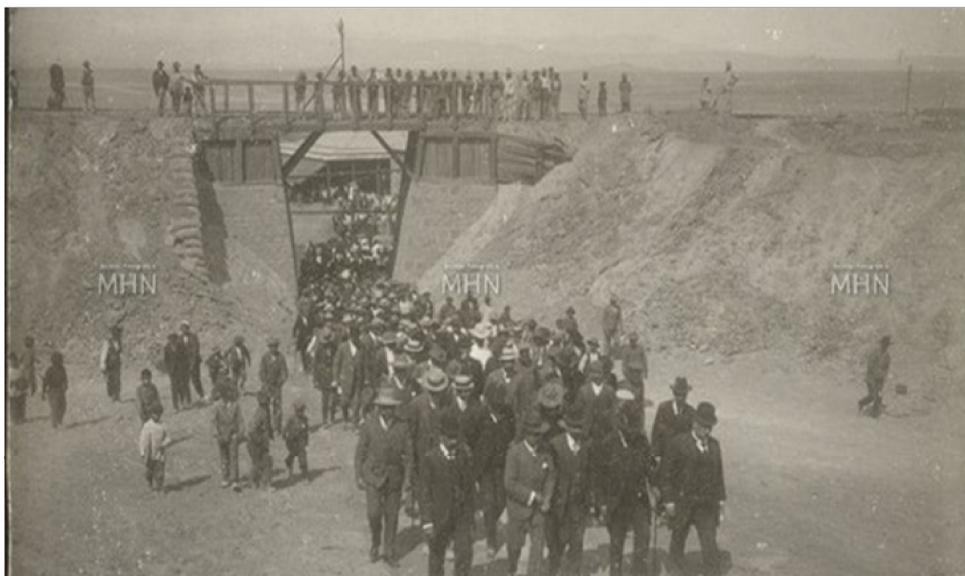
ferrocarril y constatar por el mismo la utilidad de dicho puerto para los trabajos anteriormente señalados.

Al respecto, Frick señalaba que:

Terreno hay de sobra [para el nuevo puerto] y no habría motivo para estar reduciéndolo, importa si la forma y ubicación de las concesiones para dejar a salvo los derechos del Estado, no poner trabas al buen desenvolvimiento de la población y a sus comunicaciones, evitando además los monopolios.

Como se señaló anteriormente, el puerto de Mejillones era un viejo anhelo tanto de la Compañía Huanchaca como del Estado de Bolivia, cuestión que, como veremos más adelante, volverá a resurgir en la discusión sobre su habilitación. Además, este había sido rehabilitado el 7 de febrero de 1906 a través del decreto N° 1829, un día después de la masacre de la Plaza Colón donde se desarrolló una importante huelga obrera (González Pizarro, 2009).

La concesión de los terrenos para la construcción de los muelles particulares, habría de quedar en manos de la Empresa del Ferrocarril administrada por Harry

Figura 5. Visita del Presidente electo Don Pedro Montt al Norte del país en 1906

Fuente: Colección B. N. D. Colección digital Museo Histórico Nacional. Disponible: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-81749.html>

Usher. Respecto al puerto de Antofagasta, se insinuó, por parte de la comitiva, la puesta en marcha de planes de mejoramiento que se sumarían a la ya existente construcción del malecón de embarque y desembarque:

La insuficiencia del puerto actual para movilizar los 10-15 millones de quintales de salitre anuales que muy luego han de entrar a producirse, es evidente. Pero lo es también la necesidad de mantener este puerto que ha de dar salida al "Boquete" y salitreras cuyos ramales empalmen con el Ferrocarril a Bolivia antes del Km. 59. La importancia de Mejillones queda establecida y en dos meses más podrá cargarse salitre por la playa.

El conflicto señalado se encuentra bien documentado en dos fuentes y que son las principales para este estudio. En primer lugar, la publicación de la "Correspondencia cambiada entre el Adm. General del F.C.A.B. y la Comisión nombrada por el Directorio de la A.S.P., para conocer las causas que restringen la exportación del salitre en la zona servida por el Ferrocarril mencionado" (1906), y en segundo lugar las Circulares Trimestrales de la A.S.P., principalmente el volumen N° 9 de las mismas (1907).

En dichos documentos se señala de manera bastante detallada el conflicto acaecido en 1906, y que pasaremos a detallar junto a sus implicancias más directas.

Como ya hemos visto, la visita del Presidente Montt permitió un arreglo entre la A.S.P., la C.S.A.⁸ y el Gobierno para la habilitación de Mejillones como

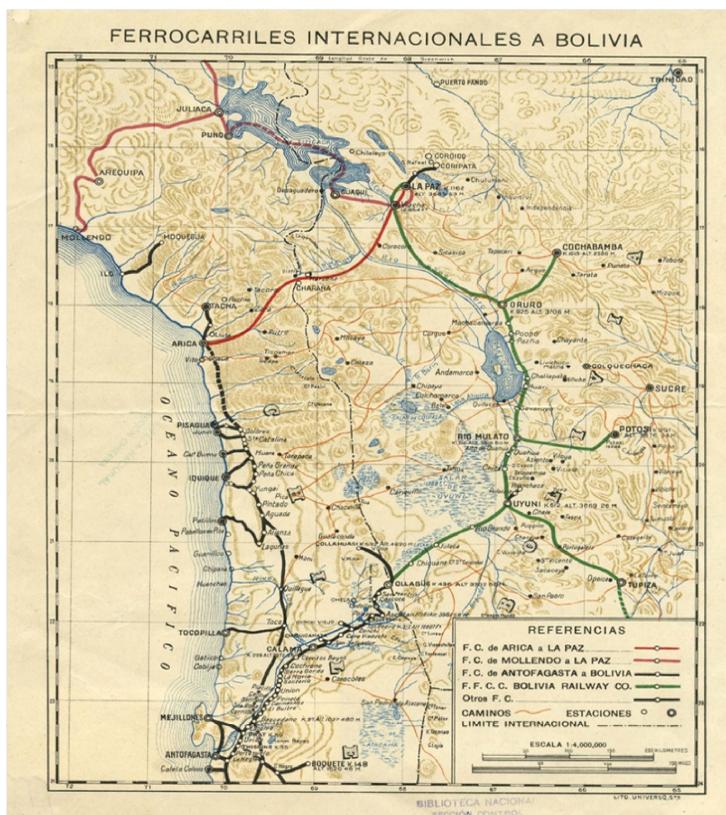
puerto mayor para las faenas de embarque, desembarque y bodegaje; cuestión que es rechazada por la Empresa del Ferrocarril debido a que, según su interpretación del reglamento vigente, este tipo de cuestiones debían ser tratadas directamente entre ambas compañías antes de incluir al Gobierno. En este sentido, la Empresa del Ferrocarril plantea no reconocer la autoridad de la A.S.P., principalmente de George Buchanan, Charles Noel Clarke y William Hardie, componentes de la Comisión encargada de estudiar este problema, desconociéndolos como representante de las compañías salitreras. Como ya hemos señalado en investigaciones anteriores, la A.S.P. se convierte de manera verídica en representante directa en territorio nacional de las compañías asociadas a partir de sus estatutos de 1894.

A pesar de aquello, continúan las comunicaciones, comprometiéndose dicha Empresa a construir un desvío provisorio desde la línea central para llevar la producción hacia el puerto de Mejillones.

Según el propio Usher, a través de sus informes publicados en las circulares de la A.S.P. – principalmente el Vol. N° 9 de dichas circulares, la Cia. del ferrocarril se comprometía a realizar contratos con las compañías salitreras para el embarque de salitre en Mejillones, garantizando su funcionamiento desde el 30 de abril de 1906 y con una carga aproximada de 500 toneladas diarias por oficina:

Esto lo haremos sobre la base de dos o tal vez tres muelles para lanchas, y por supuesto, podremos aumentar estas facilidades tan pronto como

Figura 6. Ferrocarriles internacionales a Bolivia, 1900



Fuente: Colección B. N. D. (en negro y verde F.C.A.B.) Disponible: http://www.coleccionesdigitales.cl/view/action/singleViewer.do?dvs=1508188701726~297&locale=es_US&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=10&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true

sean completadas las instalaciones de nuestra cancha. [...] Conviene dejar constancia una vez más de que esta compañía por más de dos años ha trabajado por la habilitación inmediata del puerto de Mejillones; ha obtenido la concesión necesaria y ha construido la difícil y costosa línea por las montañas de 15 meses, y no ha medido esfuerzos durante los últimos 18 meses para obtener el terreno necesario en el puerto para la estación, los muelles y sus anexos, sin cuyos elementos es escusado decir que el ramal de Mejillones sería de escasa utilidad.

Entre los acuerdos que destaca a Usher la A.S.P. se encuentra el incumplido y que creemos da lugar a la polémica entre la C.S.A. y la Empresa del Ferrocarril, y consistía en que, hasta antes de la intervención de la Delegación de la A.S.P., la Empresa del Ferrocarril favorecía con el uso del mismo a las compañías que utilizaban las bodegas que esta misma empresa arrendaba para tales efectos, y desfavorecía con el uso

del transporte a aquellas que utilizaban sus propias bodegas en los puertos, entre ellas la C.S.A. En este sentido, lo que intenta la Asociación es llegar a un arreglo con la Empresa del Ferrocarril para lograr un trato equitativo para todas las compañías salitreras. Además, todo trabajo desarrollado en Mejillones debía ser notificado no sólo al Gobierno, sino también a la Combinación Salitrera de Iquique (González, 2013)⁹.

En conversaciones entabladas entre los representantes de la A.S.P. y los productores de Antofagasta, se había llegado al acuerdo de crear una comisión permanente compuesta por George H. Jones, Noel M. Clarke, H. W. W. Bird, Eduardo Palacio y C. Caballero, quienes debían estudiar y tratar todos los asuntos concernientes a la relación con la Empresa del Ferrocarril¹⁰. Se solicita además a dicha empresa que dé soluciones a la tan necesaria descarga de carbón en el puerto de Mejillones, señalándose además que la carga de 500 toneladas de salitre por oficina es insuficiente tomando en cuenta la importancia que debe llegar a tener en el corto plazo ese puerto, rechazándose por completo el reglamento de

muelles presentado por la Empresa del Ferrocarril.

En este sentido, para la A.S.P. la cuestión es bastante simple, y es que la Empresa del Ferrocarril desea desarrollar en los puertos, tanto de Mejillones como de Antofagasta, un monopolio en el transporte, carga, descarga y bodegaje de bienes, ya sean producidos por las salitreras, por empresas bolivianas que necesitan ambos puertos o por la internación de productos necesarios para el consumo en las oficinas de cada cantón.

Usher, arguyendo que su empresa no está disponible para negociar contratos individuales con los productores a través de un Subcomité de Salitreros, en circunstancias que según él cada compañía debe negociar sus propias condiciones, decidiendo terminar el contacto con la A.S.P., rechazando además que su empresa tenga preferencia con respecto a una u otra compañía, y que los desvíos no son de su entera obligación, ya que es un favor que este presta a quienes necesitan con urgencia la utilización del Puerto de Mejillones. Con lo anterior quedaban rotas por supuesto las conversaciones entre ambas entidades.

Debido a estos problemas, la Asociación Salitrera de Propaganda siendo mediadora en el conflicto, decide finalmente solicitar al Gobierno la concesión de uso de seis hectáreas de terreno en el puerto de Mejillones, con lo que a partir del pago de impuesto por importaciones, se favorecía de igual manera al Fisco. Dichos terrenos serían de uso compartido, dando facilidades a todas las empresas de producción salitrera de la región que quisieran utilizarlos y también a las compañías mineras bolivianas que solicitasen un espacio en el puerto y bodegas para almacenar productos de importación y exportación.

Tal solicitud sería presentada a través del Delegado de Propaganda en Santiago, Manuel Salinas, y fue contestada favorablemente a través del Decreto Supremo del Gobierno N° 4.154 del día 8 de noviembre de 1906, con el cual se daba paso a la concesión de las seis hectáreas. Según el mismo decreto, la A.S.P. debía pagar por esto la suma de \$100 pesos mensuales por dichas hectáreas al Fisco, a través de la Tesorería Fiscal de Antofagasta. La ocupación de las mismas duraría hasta ocho días antes de llevadas a cabo las subastas de los terrenos para los trabajos de levantamiento de los nuevos muelles y bodegas, cuestión que por supuesto aun no tenía una fecha definida.

Ese mismo mes de noviembre, Harry Usher lleva a cabo conversaciones con el Gobierno para zanjar finalmente el asunto, llegando a un acuerdo final con la A.S.P. sobre los contratos a desarrollar con los productores. Con la nueva disposición de Usher, se determina que las subastas para las concesiones se llevarían a cabo el día 7 de febrero de 1907. Este nuevo escenario de cooperación produjo por supuesto el embarque de salitre desde el Puerto de Mejillones, y hacia el mes de junio de ese mismo año ya se había

exportado cerca de 800 quintales de salitre.

Si bien el asunto se terminaba de solucionar de esta manera, una de las consecuencias importantes y de carácter negativo respecto a los problemas acaecidos en este período con la Empresa del Ferrocarril y que influyó directamente en el mal funcionamiento del Puerto de Antofagasta a pesar de los arreglos recién señalados, fue la disposición del Gobierno de Bolivia de trasladar la Aduana desde Antofagasta a Uyuni en agosto de 1907, convirtiéndose esta en una aduana transfronteriza, que siguió utilizando los puertos del litoral pero llevando acabo sus actividades fuera de territorio chileno. Esta situación es graficada por Eugenio Escobar, funcionario de la C.S.A. al informar de la misma a Santiago Pohlhammer:

Muy sensible es una medida de esta naturaleza, pero es el resultado natural de la desorganización que ha existido en la Aduana de este puerto. Difícil es prever el resultado y las consecuencias que traerán a este puerto las medidas recientemente tomadas por el Gobierno de Bolivia; pero creo no es aventurado suponer que, dentro de un plazo relativamente corto, el Ferrocarril, ofreciendo mayores garantías y seguridades en el tránsito de dichas mercaderías, consiga llevarse el comercio boliviano por Mejillones, pues está muy interesado en hacer surgir ese puerto y pondrá cuanto esté de su parte para conseguirlo. Ha invertido ahí cuantiosos capitales que necesita hacer producir¹¹.

Sin embargo, las consecuencias nefastas de estos conflictos habían limitado las relaciones comerciales del puerto de Antofagasta con el comercio de Bolivia, como lo demuestra la siguiente gráfica, donde se destaca que desde el año 1906 y hasta 1909, la exportación de salitre a ese país fue nula (ver Tabla No. 1).

Cabe señalar que los bajos índices en general de exportación hacia Bolivia, se deben principalmente a que en Sudamérica, la Asociación Salitrera de Propaganda estaba dedicada a trabajar en base a los países con potencial agrícola y que los gobiernos correspondientes estuviesen dispuestos a desarrollar la explotación de los campos modernizando sus métodos. Sin embargo, debido a los conflictos civiles internos en Bolivia, dicho desarrollo agrícola no fue posible, por lo que la exportación de salitre se limitó solo para su uso en la fabricación de explosivos en las minas y faenas mineras colindantes al trayecto del Ferrocarril. Esto produjo que sólo a mediados de la década de 1930 se solicitara la instalación de una agencia de propaganda en dicho país.

Por otra parte, el año 1908 el Gobierno de Chile, a través del Ministerio de Industria y Obras Públicas, envía al ingeniero Adam Scott (1909) y su equipo a constatar el estado de los puertos de Mejillones,

Tabla N° 1: Exportación de salitre a los países de Sudamérica (1894-1919)

Años	Chile	Brasil	Uruguay	Argentina	Perú	Bolivia	Ecuador	Total Anual
1894	26.796	-	371	-	590	-	10	27.767
1895	-	-	-	-	-	-	-	0
1896	21.057	140	625	-	1.376	10	17	23.225
1897	42.203	147	-	855	2.684	33	60	45.982
1898	32.524	140	120	20	3.495	3	83	36.385
1899	43.653	234	221	-	5.099	11	88	49.306
1900	34.350	30	-	30	8.411	11	204	43.036
1901	27.330	316	20	502	5.459	77	287	33.991
1902	30.381	-	342	570	11.163	49	403	42.908
1903	33.407	-	-	565	6.408	10	273	42.779
1904	27.967	-	111	613	7.298	9	226	36.224
1905	26.945	-	926	1.166	-	54	731	32.137
1906	30.800	-	1.100	1.100	2.315	-	812	35.556
1907	33.407	110	950	21.743	1.744	-	44	60.825
1908	15.510	3.269	41	21.769	4.571	-	113	43.938
1909	27.633	-	-	16.169	3.236	-	383	55.489
1910	45.226	6.008	-	11.017	11.304	32	95	83.499
1911	76.944	8.580	-	7.924	21.121	35	388	134.195
1912	51.397	440	-	6.810	40.324	856	330	119.441
1913	21.328	2.200	-	9.143	59.608	3.892	542	95.475
1914	33.607	-	-	2.343	58.370	1.306	768	62.066
1915	-	2.200	-	34.100	24.042	221	4.075	99.562
1916	-	-	-	-	58.966	697	3.300	62.642
1917	83.914	-	-	110	12.579	2.027	23	98.653
1918	163.818	-	-	48.893	7.046	478	44	220.279
1919	115.053	-	-	11.000	22.601	2.636	182	151.472
Totales	1.041.366	23.814	4.827	196.442	438.455	12.447	13.481	1.736.832

Fuente: Confección propia en base a los datos entregados por los informes publicados en las Circulares Trimestrales de la A.S.P., exportación medida en quintales métricos, vol. N° 1-21.

Antofagasta, Iquique y Arica – en ese orden de importancia – y levantar planos con futuros proyectos para el mejoramiento de los mismos. Esto debido a que, si bien en 1906 se había comisionado a Emilio de Vidts para llevar a cabo la planificación de un nuevo puerto y ciudad que, en términos generales, tenía como prioridad por un lado ser una válvula de escape al problema del Puerto de Antofagasta, y por otro, construir una ciudad totalmente nueva, capaz de contener las manifestaciones sociales y permitir la fácil movilización de los policías, esto a raíz de lo ocurrido ese mismo años con las huelgas, dichos trabajos jamás se realizaron.

Scott publicaría su informe en 1909, y en él relata su viaje a los cuatro puertos, partiendo por graficar la situación de Mejillones. Según este documento, para entonces la población de Mejillones alcanzaba a cerca de 5.000 personas, con un estado sanitario deplorable y por el cual llamaba a que el Gobierno presionara para que las autoridades municipales hicieran algo al respecto, principalmente con la población empobrecida que habitaba la caleta, en ranchos y habitaciones construidas de manera muy precaria. Por otra parte, señalaba que la Compañía del Ferrocarril había

construido en las inmediaciones del puerto, habitaciones para sus trabajadores y empleados, los que en número se acercaban a las 1.000 personas. Esa misma Compañía surtía de agua potable a toda la comunidad que vivía alrededor del Puerto.

Además de realizar las acotaciones técnicas correspondientes al proyecto de De Vidts, desarrolla interesantes aspectos económicos respecto al puerto de Mejillones y su potencia. En el caso de los muelles, señala que la Empresa del Ferrocarril lleva ya construidos dos para el embarque y desembarque, además de una maestranza. A estos se suman el construido de manera particular por la Compañía de Vapores al norte del puerto. Señala también que la Empresa del Ferrocarril embarca salitre y bórax en sus propios muelles. En el caso de otras compañías salitreras no asociadas a la Empresa del Ferrocarril, éstas tienen como agentes designados por la A.S.P. y la Combinación Salitrera a Inglis Lomax y Cía., mientras que el cobre embarcado se encuentra en manos de la Compañía Collahuasi.

En la Tabla No. 2 podemos ver las estadísticas presentadas por Adam Scott respecto a las exportaciones hechas desde 1906

Figura 7. Proyecto de ciudad y mejoramiento del puerto de Mejillones. 1906



Fuente: B.N.D. Emilio de Vidts, 1906: Disponible: http://www.coleccionesdigitales.cl/view/action/singleViewer.do?dvs=1508188795972~573&locale=es_US&VIEWER_URL=/view/action/singleViewer.do?&DELIVERY_RULE_ID=10&frameId=1&usePid1=true&usePid2=true

Tabla 2. Movimiento de mercaderías en los puertos de Antofagasta y Mejillones 1906-1908

Puerto	Año	Embarcada	Desembarque
Antofagasta	1907	323.656	639.843
Id.	1908	608.183	469.433
Mejillones	1906	33 1/3	—
Id.	1907	82.255	105.418
Id.	1908	265.811	168.135

Fuente: Adam Scott, 1909.

Al apreciar las cifras, es notorio el crecimiento exponencial que tienen tanto el embarque como el desembarque de productos en el recién habilitado puerto de Mejillones entre 1906 y 1908; lo que revela el nivel de producción del polo de desarrollo salitrero en Chile y del enclave de plata y otros minerales en el altiplano y Cordillera de Los Andes en Bolivia. Igualmente, las cifras revelan una incipiente necesidad de dar salida rápida a esa producción y de dar entrada para maquinarias, insumos industriales, equipos técnicos, bienes de consumo y circulación de mano de obra y comerciantes en ese territorio transfronterizo compuesto por la costa del Pacífico, la pampa salitrera, el Desierto de Atacama y la zona cordillerana del oeste boliviano.

Como podemos ver en las tablas No. 3 y 4, los embarques de plata y de estaño y borato referenciados, corresponden a la producción traída desde las minas de Bolivia colindantes con el Ferrocarril, el cual arrienda sus servicios para llevar esta producción al Puerto de Antofagasta. Respecto a esto, Scott señala que “[...] **Puede asegurarse que Mejillones recibirá la mayor parte del salitre de la pampa norte de Antofagasta, y también le corresponderá una parte del tráfico boliviano**”.

Respecto al Puerto de Antofagasta, señala que es menester llevar a cabo los trabajos de construcción de un puerto de mayor envergadura, debido a que los embarques se realizan en carretones que llevan los

Tabla 3. Carga movilizada por el F.C.A.B. a los puertos de Antofagasta y Mejillones en 1906 y 1907

Clasificación	Embarque kg.		Desembarque kg.	
	Antofagasta	Mejillones	Antofagasta	Mejillones
Salitre	91.944.589	4.484.433	---	---
Minerales	13.985.880	---	---	---
Borato	20.358.855	18.722.737	---	---
Min. Plata	34.063.760	---	---	---
Blendas	10.650.175	---	---	---
Estaño	84.100	---	---	---
Varios	139.497	---	3.906.686	443.758
Material	588.170	---	36.716.505	16.443.824
Madera	61.483	---	7.413.588	3.950.974
Carbón	---	---	102.973.721	32.485.629
Durmientes	---	---	33.452.311	10.135.132
Lastre	---	1.635.000	---	---
Total	171.876.509	24.842.170	184.462.811	63.459.317

Fuente: Adam Scott, 1909.

Tabla 4. Carga movilizada por el F.C.A.B. a los puertos de Antofagasta y Mejillones en 1908

Clasificación	Embarque kg.		Desembarque kg.	
	Antofagasta	Mejillones	Antofagasta	Mejillones
Salitre	49.005.200	---	---	---
Min. Cobre	6.862.825	---	---	---
Borato	11.255.728	21.078.802	---	---
Min. Plata	21.274.250	---	---	---
Blendas	4.362.650	---	---	---
Estaño	---	---	---	---
Varios	---	---	---	---
Material	---	---	15.261.095	3.477.275
Madera	---	---	1.919.275	10.753.093
Carbón	50.025	---	39.882.705	46.287.041
Durmientes	---	---	4.299.931	---
Lastre	---	1.350.000	---	---
Pasto y forraje	---	---	156.350	371.650
Total	92.810.678	22.428.802	61.519.356	60.889.059

Fuente: Adam Scott, 1909.

productos a las lanchas, y estas últimas deben llevarlos a mar abierto donde se encuentran los buques, que por las condiciones del puerto no pueden entrar a la bahía. En lo que se refiere a la conexión con Bolivia, se plantea que:

Antofagasta puede actualmente competir con Mejillones en cuanto a sus facilidades y acceso ferroviario. Con seguridad seguirá creciendo el volumen de sus exportaciones e importaciones. Hay la expectativa que su intercambio con Bolivia seguirá aumentando rápidamente, ya que la Compañía de Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia está manejando prácticamente todos

los ferrocarriles bolivianos. Extiende su campo de operaciones y va camino de ser una de las más poderosas empresas de Sudamérica. La importancia que tiene actualmente este movimiento de tránsito puede verse en las cifras siguientes:

Valor mercaderías internadas a Bolivia por Antofagasta, año 1908... \$ 13.532.914
Valor mercaderías exportadas por Antofagasta desde Bolivia, año 1908... \$ 37.727.886.

Finaliza su exposición sobre la favorable situación de Antofagasta y Mejillones respecto al resto de los proyectos ferroviarios fraguados por Bolivia, señalando

principalmente los que conectan a este país con Argentina, los cuales no serían tan favorables tanto en tiempo como en costo monetario para las exportaciones bolivianas, dando un importante realce a la posición de los puertos chilenos (ver Tabla No. 5).

Conclusiones

En artículo hemos querido dejar constancia de diversas situaciones acaecidas en el período estudiado, centrándonos en la vital vinculación existente entre puerto, ferrocarril y polo productivo y los diferentes territorios en cuestión. En primer lugar, hemos podido constatar que la existencia del Ferrocarril que une a Chile con Bolivia de manera transversal tuvo su origen en las buenas relaciones desarrolladas entre dos compañías de capitales diferentes, la Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta y la Compañía Huanchaca de Bolivia, lo que grafica que, a pesar del conflicto bélico y los tratados posteriores, la buena disposición en materia comercial fue siempre posible y se mantuvo dentro de los canales tradicionales de comunicación y discusión, tanto en el ámbito de la diplomacia estatal como de la paradiplomacia industrial.

En segundo lugar y siguiendo la línea de lo anteriormente señalado, es posible apreciar que, frente a los conflictos acaecidos gracias al cambio de propiedad en la Empresa del Ferrocarril, la Asociación Salitrera de Propaganda y sus comités auxiliares – mandados por la Combinación Salitre – cumplen nuevamente con su carácter de institución paradiplomática a partir de su intervención mediadora en un conflicto que inmiscuía a una empresa extranjera, a los intereses de los productores salitreros, a las compañías mineras de Bolivia que

importaban salitre hacia sus faenas y exportaban su producción desde Antofagasta y Tocopilla, y a los intereses del Estado de Chile. Y por último, y no menos importante, que dichos conflictos de interés permitieron, por lo menos en el papel, la proyección de mejoras y la promesa de modernización de puertos importantísimos para dos economías nacionales basadas en la producción primaria exportadora, centradas en el salitre por el lado de Chile y en la plata y el estaño por parte de Bolivia; explotación que en ambos casos permitió el desarrollo material y la posterior crisis de países que no alcanzaron una relativa independencia económica hasta muy entrado el siglo XX, en el contexto de un capitalismo global basado en las relaciones asimétricas entre centros y periferias.

Tabla 5. Comercio exterior desarrollado por los puertos de Chile

Comercio exterior de 1908			
Puertos	Importación	Exportación Nacional	Exportación Nacionalizada
Arica	2.146.615	546.363	61.845
Pisagua	2.938.413	18.274.753	128.956
Junin	--	10.360.672	--
Iquique	27.241.299	69.510.729	194.117
Caleta Buena	--	23.210.323	290
Antofagasta	27.327.836	24.067.807	1.125.154
Mejillones	--	30.957.292	2.400
Caleta Coloso	--	22.238.585	--
Taltal	14.067.810	29.462.220	28.906
Coquimbo	4.335.947	6.308.907	29.043
Valparaíso	117.861.064	12.296.259	893.389
Constitución	--	82.707	--
Talcahuano	26.940.048	11.705.940	15.606

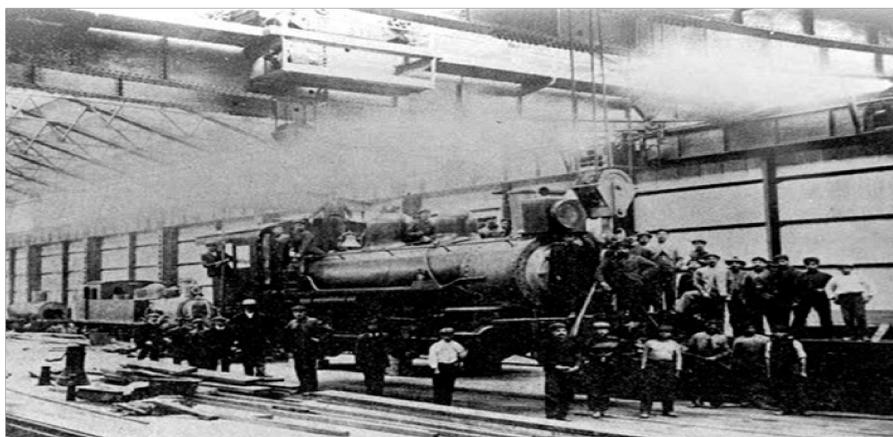
Fuente: elaboración propia basada en los datos entregados por el informe Adam Scott.

Figura 8. Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia cargado con salitre en el Puerto de Antofagasta. 1908



Fuente: Colección B. N. D. <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-68336.html>

Figura 9. Maestranza y obreros del F.C.A.B. en Mejillones. 1910



Fuente: SCOTT, Adam (1909). "Informes sobre el mejoramiento de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Iquique y Arica", Santiago, Universo.

Figura 10. Aduana de Antofagasta, donde anteriormente funcionaba la aduana boliviana (1910)



Fuente: SCOTT, Adam (1909). "Informes sobre el mejoramiento de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Iquique y Arica", Santiago, Universo.

Figura 11. Vista panorámica del Puerto de Antofagasta (1909)



Fuente: SCOTT, Adam (1909). "Informes sobre el mejoramiento de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Iquique y Arica", Santiago, Universo.

Figura 12. Bahía y caleta de Mejillones



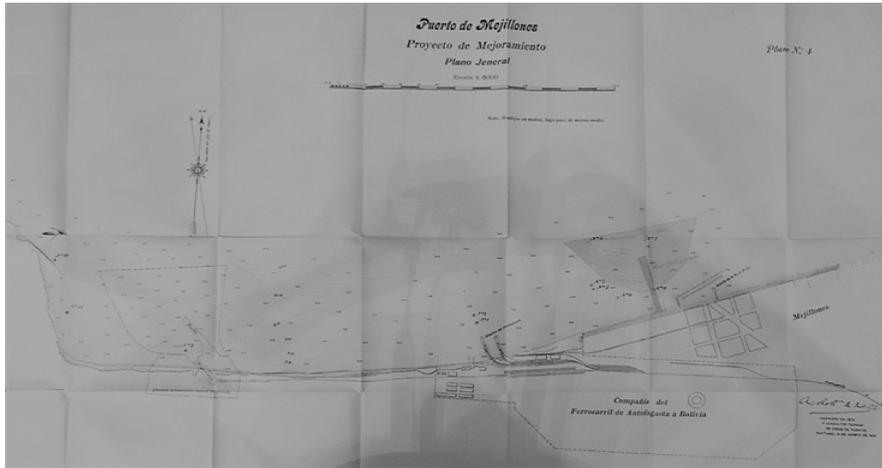
Fuente: SCOTT, Adam (1909). "Informes sobre el mejoramiento de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Iquique y Arica", Santiago, Universo.

Figura 13. Puerto de Antofagasta, proyecto de mejoramiento



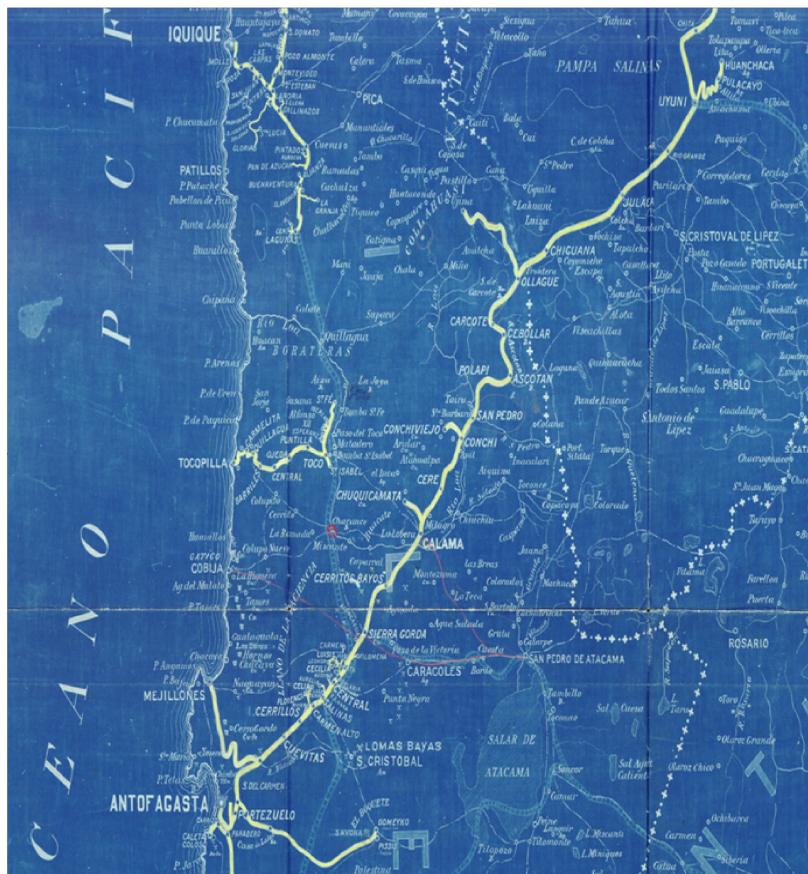
Fuente: SCOTT, Adam (1909). "Informes sobre el mejoramiento de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Iquique y Arica", Santiago, Universo.

Figura 14. Puerto de Mejillones, proyecto de mejoramiento y plano general



Fuente: SCOTT, Adam (1909). "Informes sobre el mejoramiento de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Iquique y Arica", Santiago, Universo.

Figura 15. Ferrocarril salitrero que conecta los puertos de Antofagasta, Mejillones y el F.C.A.B.



Fuente: Ferrocarril en pleno funcionamiento, enlazando ambos puertos con Uyuni y los minerales de Huanchaca y Pulacayo. Mapa Comercial. Regiones limítrofes de las repúblicas de Perú, Bolivia, Chile y Argentina entre los grados 15°-26° lat. Sur y 65°-70° long. Greenwich, Oficina del Ingeniero L. J. V. Abd-El-Kader (1911), AHN Cartografía del Salitre.

Notas

1. El presente trabajo de investigación corresponde a una versión revisada de la ponencia «Relaciones comerciales y conflicto: El desarrollo de la región de Antofagasta y su conexión con Bolivia en el contexto del ciclo salitrero (1880-1910)» presentada en el Seminario Anillos SOC 1109: "Relaciones Económicas entre Bolivia y Chile. Paradiplomacia y Prácticas Transfronterizas", realizado el día 24 de noviembre de 2015, Iquique, actividad desarrollada a partir del Proyecto Fondecyt Regular N°1160209: «Actores subregionales en las fronteras en transición, triple fronteras y espacio transfronterizo entre los tratados de Paz y Amistad de 1904 y 1929: posición geoestratégica y espacio heterológico» a cargo del académico Sergio González Miranda, 2016.

2. B.N.D.: Biblioteca Nacional Digital

3. Fondo Salitre, AHN, Cía. de Salitres de Antofagasta (en adelante C.S.A.), Vol. 368.

4. Fondo Salitre, AHN, C.S.A., Vol. 370-420.

5. AHN: Archivo Histórico Nacional.

6. Fondo Salitre, AHN, C.S.A., Vol. 424, informe enviado por Ernesto Frick a Santiago Pohlhammer, Gerente de la C.S.A. sobre la visita del Presidente electo Pedro Montt a la región de Antofagasta y reunión con la Delegación Salitrera de esa ciudad.

7. A.S.P.: Asociación Salitrera de Propaganda, institución gremial que organizaba a gran parte de los empresarios y las compañías salitreras que operaban en Chile, siendo su función principal extender la propaganda y comercialización del salitre chileno por el mundo, además de llevar a cabo estudios técnicos y de mercado, con especial atención en la competencia de fertilizantes químicos y naturales. Para un acercamiento acabado sobre el trabajo de la A.S.P. en los países sudamericanos ver Lizama Gavilán, D. (2016), Abriendo fronteras, creando mercados: la acción de la Asociación Salitrera de Propaganda como institución paradiplomática de carácter industrial en Sudamérica, 1894-1909, en González Miranda, S., Ovando Santana C. y Breton Winkler, I., DEL HITO A LA APACHETA Bolivia-Chile: Otra lectura de cien años de historia transfronteriza (1904-2004), RIL Editores - Santiago de Chile, pp. 313.

8. Compañía de Salitre de Antofagasta.

9. Las Combinaciones Salitreras correspondían a otro de los mecanismos a través de los cuales los empresarios y compañías salitreras organizaban la producción, imponiendo cuotas dependiendo del tamaño e importancia de la zona explotada y la capacidad productiva de cada una de ellas.

10. Correspondencia cambiada entre el Adm. General del F.C.A.B. y la Comisión nombrada por el Directorio de la A.S.P., para conocer las causas que restringen

la exportación del salitre en la zona servida por el Ferrocarril mencionado (1906), Imprenta, Litografía y Encuadernación Barcelona.

11. Fondo Salitre, AHN, C.S.A., Vol. 428, Carta de Eugenio Escobar a Santiago Pohlhammer, fechada en 9 de agosto de 1907, el destacado es nuestro.

12. Informe sobre el mejoramiento de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Iquique y Arica con planos por Adam Scott, M. Inst. C. E., Ingeniero en Jefe y Consultor Técnico de Obras de Puertos del Gobierno de Chile, 1909, Sociedad Imprenta y Litografía Universo.

Referencias bibliográficas

AMILHAT, Anne Laure. (2016). «Gentes y agentes, condiciones paradiplomáticas para la creación de una frontera móvil.» En *Relaciones transfronterizas y paradiplomacia en América Latina*, de Sergio González, Noé Cornago y Cristian Ovando, 47-72. Santiago: RIL.

ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL. (1900-1908). *Ubicación geográfica de los cantones salitreros del Sur*, Archivo Histórico Nacional, Cartografía del Salitre

ASOCIACIÓN SALITRERA DE PROPAGANDA (ASP). (1894-1919). *Circulares Trimestrales*, Vol. N° 1-2 1 . . , I q u i q u e , Santiago de Chile.

BENEDETTI, A., y E. SALIZZI. (1996). "Frontera y movilidad: aproximaciones al caso argentino-boliviano". Artículo *Revista do Centro de Educaçao e Letras* 3, nº 1 (2011). Págs: 55-80.

BIBLIOTECA NACIONAL, Colección Digital (CBND).

BLACKMORE, H. (1996). *Historia del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia: 188-1988*. Santiago: Editorial Universitaria.

BOBILLIER, E. (1987). La Compañía de Huachaca de Bolivia, *Anales de Ingenieros*. Vol. 12, de Anales del Instituto de Ingenieros, de Instituto de Ingenieros,. La Paz: Anales del Instituto de Ingenieros. Págs: 167-230

CASTRO, Luis. (2003). "Espejismos en el desierto: proyectos ferroviarios e integración subregional (Tarapacá 1864-1937)". *Si Somos Americanos* 5, nº 4. Págs: 21-48.

COMÍN, Francisco. (2010). "La segunda industrialización en el marco de la primera globalización (1870-1913)". En *Historia Económica Mundial: siglos X-XX*, de Enrique Llopis Agelán , Mauro Hernández Benítez y Francisco Comín,. Madrid: Crítica. pp.:239-286

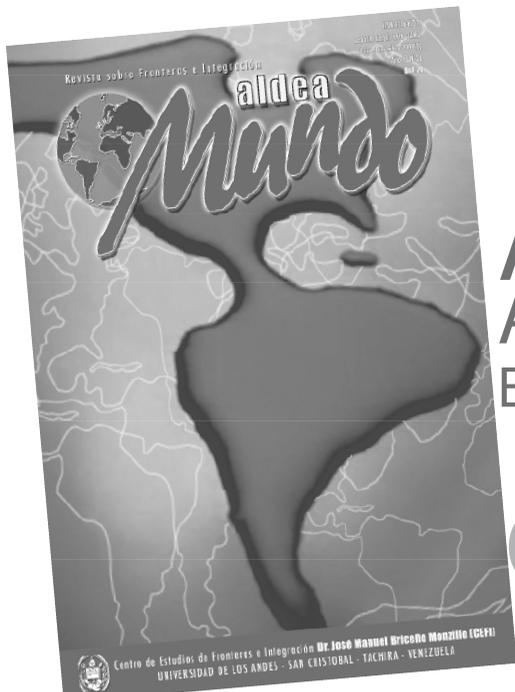
CONTI, Viviana E., y Erick D. LANGER. (1991). "Circuitos comerciales tradicionales y cambio en los Andes Centromeridionales (1830-1930)". *Desarrollo Económico* 31, nº 121. Págs: 91-111.

- CORREA VERA, Loreto. (2013). "Del poder de los tratados: Desarrollo y ferrocarriles en Bolivia, 1870-1904". *Historia 2*, n° 46. Pág: 315-341.
- CORRESPONDENCIA cambiada entre el Adm. General del F.C.A.B. y la Comisión nombrada por el Directorio de la A.S.P. , para conocer las causas que restringen la exportación del salitre en la zona servida por el Ferrocarril mencionado (1906).
- FOGEL, Ramón. (2008). "La región de la triple frontera: territorios de integración y desintegración". *Sociologías*. pp. 270-290.
- FONDO SALITRE. (1907). AHN, *Compañía de Salitres de Antofagasta*, Vol. N° 424, informe enviado por Ernesto Frick a Santiago Pohlhammer, Gerente de la C.S.A. sobre la visita del Presidente electo Pedro Montt a la región de Antofagasta y reunión con la Delegación Salitrera de esa ciudad, 01 de febrero de 1907.
- GALAZ-MANDAKOVIC, Damir. (2016). "Industria minera, urbanización e innovación en las relaciones sociales en el sudoeste del altiplano boliviano: El caso de la Compañía Huachaca de Bolivia (1834-1930)". *Estudios Atacameños*,: 153-175.
- GONZÁLEZ , Sergio. (2006). "Cruzando los Mallkus. Las migraciones bolivianas pendulares durante las grandes crisis salitreras (1914-1933)". *Revista de Historia Social y de las Mentalidades 2*, n° 10. Págs: 155-191.
- GONZÁLEZ PIZARRO, José Antonio. (2008). "La conquista de una frontera. Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el desierto de Atacama". *Revista de Geografía Norte Grande*, n° 40. Págs: 33-46.
- GONZÁLEZ PIZARRO, José Antonio. (2009). "La huelga/ masacre en la Plaza Colón: 6 de febrero de 1906 en Antofagasta. Las lecciones para la historia". *En A cien años de la masacre de Santa María de Iquique*, de Pablo Artaza, 211-239. Santiago: LOM.
- GONZÁLEZ, Sergio. (2015). "Normalización" de la crisis y posición estratégica empresarial durante la expansión de la economía del salitre". *Polis*. págs: 1-16.
- GONZÁLEZ, Sergio. (2009). "El Norte Grande de Chile y sus dos Triple-Fronteras: Andina (Perú, Bolivia y Chile) y Circumpuneña (Bolivia, Argentina y Chile)". *Cuadernos Interculturales 7*, n° 13. Págs: 27-42.
- GONZÁLEZ, Sergio. (2013). "Las combinaciones salitreras: el surgimiento del empresariado del nitrato en Chile (1884-1910)". *Diálogo Andino*, 2013. Págs: 42-56.
- GONZÁLEZ, Sergio, y Pablo ARTAZA. (2013). "El concepto de Cantón Salitrero y su función social, territorial y administrativa: los casos de Zapiga, Lagunas y El Toco". *En La Sociedad del Salitre. Protagonistas, migraciones, cultura urbana y espacios públicos*, de Sergio González, 325-363. Santiago: RIL.
- GONZÁLEZ, Sergio, y Sandra LEIVA. (2016). "El Norte Grande durante el ciclo del salitre: La política salitrera y la política exterior en la formación de un espacio transfronterizo (Bolivia y Chile, 1880-1929)". *Estudios Atacameños*. Págs: 11-29.
- HOBBSAWM, Eric (1997). "La era de la Revolución, 1789-1848". *Crítica*.
- LEFEBVRE, Henry. (1974). "La producción del espacio". *Revista de Sociología*. Págs: 219-229.
- LINARES, Rosalba. (2005). "Zona de integración fronteriza (ZIF) y su dimensión territorial en la frontera Táchira (Venezuela) - Norte de Santander (Colombia)". *Aldea Mundo*. Págs: 45-54.
- MAPA COMERCIAL. (1911). *Regiones limítrofes de las repúblicas de Perú, Bolivia, Chile y Argentina entre los grados 15°-26° lat. Sur y 65°-70° long. Greenwich*. Oficina del Ingeniero L. J. V. Abd-El-Kader (1911), AHN Cartografía del Salitre.
- MARTUCCELLI, D. (2008). *Sociología de la modernidad. Itinerario del siglo XX*. Santiago: LOM.
- POLANYI, Karl. (2003). *La gran transformación: los orígenes políticos y económicos de nuestros tiempos*. México: Fondo de Cultura Económica.
- RODRÍGUEZ TORRENT, Juan Carlos y MIRANDA BROWN, Juan Pablo. (2008). "Tiempo Industrial y tiempos sociales en María Elena, la última ciudad del salitre". *Chungará*, Revista de Antropología Chilena Volumen 40, N° 1, pp. 81-97.
- SCOTT, Adam (1909). *Informes sobre el mejoramiento de los puertos de Mejillones, Antofagasta, Iquique y Arica*, Santiago, Universo.
- WALLERSTEIN, Immanuel. (2003). *El capitalismo Histórico*. México: Siglo XXI.

* **Diego Lizama Gavilán**

Licenciado en Historia con mención en Estudios Culturales por la Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Estudiante miembro del programa de Magister en Historia de la Universidad de Chile
Áreas de interés: Relaciones transfronterizas, paradiplomacia y producción del espacio regional (Norte Grande) en el contexto del desarrollo capitalista en Chile, s. XIX y XX
E-mail: diegolizama@ug.uchile.cl

Fecha de Recibido: Agosto 2017
Fecha aprobación: Septiembre 2017



AldeaMundo

Año 20, N° 39

Enero-Junio 2015

CONTENIDO

INVESTIGACIÓN / RESEARCH / RECHERCHE

• Desde las Eurorregiones hasta el Espacio Schengen: Las nuevas prácticas fronterizas de la Unión Europea

From the Euroregions to the Schengen Area : The New European Union's Border Experiences

Dès les eurorégions jusqu'à l'espace Schengen: Les nouvelles pratiques des frontières de l'Union européenne

ANDRÉ-LOUIS SANGUIN

• Condicionantes para a execução de ajustes espaciais no Amapá – Brasil: da gênese de um ente federativo à novas configurações territoriais (trans)fronteiriço.

Restricciones para la ejecución de ajustes espaciales en Amapá - Brasil: La génesis de una entidad federativa en los nuevos ajustes territoriales (Trans) fronterizos

Restrictions to the execution of spatial adjustments in Amapá-Brazil: The genesis of a federal state in the new territorial (Trans) border adjustments

JADSON LUÍS REBELO PORTO

• Contrabando: pasar es la respuesta a la existencia de una frontera, burlar es el acto simétrico al control

Smuggling: crossing is the response to the border, bypassing is symmetrical to control

Contrebande : passer est la réponse à l'existence d'une frontière, contourner est l'acte symétrique au contrôle

ADRIANA DORFMAN

• Los complejos urbanos en la frontera dominico-haitiana

Urban complexes in the Dominican-Haitian border

Les complexes urbains à la frontière dominico-haïtienne

HAROLDO DILLA ALFONSO

• Aportes de los actores locales para una agenda binacional de desarrollo local transfronterizo: Situaciones problemáticas en las comunidades fronterizas costarricenses con Nicaragua

Contributions of Local Actors for a Binational Transborder Local Development Agenda: Problematic Situations in the Costa Rican Border Communities with Nicaragua

Contributions des acteurs locaux pour un agenda binacional de développement local transfrontalier: Situations problématiques dans les communautés frontalières du Costa Rica avec le Nicaragua

La vie quotidienne dans les places centrales des cités frontalières: le Parc Santander-Cúcuta, et la Place Bolívar-San Cristóbal

JUAN CARLOS RAMÍREZ BRENES Y AURORA HERNÁNDEZ ULATE

• Viviendo en las fronteras del modelo: marginalidad, mercado laboral informal y vivienda precaria en Santiago de Chile.

El caso del Campamento Japón

Living on the borders of the model: marginality, informal labor market and shack housing in Santiago de Chile. The case of "Campamento Japón"

Vivre dans les frontières du modèle: marginalité, marché du travail informel et précarité du logement à Santiago de Chili. Le cas du Camp Japon

RICARDO RUBIO GONZÁLEZ

• Vida cotidiana en plazas centrales de ciudades fronterizas: Parque Santander-Cúcuta y Plaza Bolívar-San Cristóbal.

Daily life in main squares of border cities: Parque Santander—Cucuta and Plaza Bolívar—San Cristóbal

La vie quotidienne dans les places centrales des cités frontalières: le Parc Santander-Cúcuta, et la Place Bolívar-San Cristóbal

FABIOLA VIVAS

ANÁLISIS Y DOCUMENTOS / ANALYSIS AND DOCUMENTS / L'ANALYSE DES DOCUMENTS ET:

(Im)posibilidades de (re)presentación: La todavía no entendida relevancia de nuevos giros copernicanos en las ciencias sociales.

ANDRÉS OTÁLVORO

AGENDA

De las relaciones colombo venezolanas enero-junio 2015

INDICE ACUMULADO / CUMULATIVE INDEX / INDEX CUMULATIF

INSTRUCCIONES PARA LOS AUTORES / INSTRUCTIONS TO AUTHORS / INSTRUCTIONS AUX AUTEURS

RESEÑAS / BOOK REVIEWS / COMPTES-RENDUS

Revista colombiana de Geografía dedica dossier a las fronteras de Latinoamérica

MARLENE OTERO SILVA