

CAMINO COSTERO AL NORTE. AGENCIA, VIALIDAD E ILUSIÓN EN LA ARTICULACIÓN DE TOCOPILLA CON IQUIQUE (1888-1994).

Damir Galaz-Mandakovic¹

El propósito de este artículo es describir y analizar las diversas agencias y proyectos viales que buscaron articular a Tocopilla con Iquique desde 1888, considerando a dicho camino como un medio para superar algunas crisis locales. Se sitúa el énfasis en las acciones del Comando Costero Tocopilla al Loa fundado en 1968, grupo de voluntarios que emprendió la construcción de una carretera costera hasta Iquique logrando su objetivo en 1971. Del mismo modo, se analiza el devenir del camino y de la ciudad de Tocopilla hasta 1994, periodo de pavimentación y consolidación de la ruta a Iquique.

Palabras claves: Camino costero, ruta B1, Tocopilla, Iquique.

The purpose of this article is to describe and analyze the various road agencies and projects that sought to articulate Tocopilla with Iquique since 1888, considering this road as a means to overcome some local crises. The emphasis is placed on the actions of the Comando Costero Tocopilla al Loa founded in 1968, a group of volunteers that undertook the construction of a coastal highway to Iquique, achieving its objective in 1971. In the same way, the future of the road and the city are analyzed until 1994, period of paving and consolidation of the route to Iquique.

Key Words: Road coastal, route B-1, Tocopilla, Iquique.

¹ Dr. en Historia (Université Rennes 2), Mg. y Dr. en Antropología (Universidad Católica del Norte). Correo electrónico: damirgalaz@gmail.com

INTRODUCCIÓN

El periodista Juan Bautista Fuenzalida, Gobernador de la Provincia de Tocopilla en los estertores del segundo lustro de la década de 1920, asumió paralelamente el cargo de Alcalde el 7 de febrero de 1929 por orden del Presidente Carlos Ibáñez del Campo.² A saber de la impopularidad que le endosaban sus cargos como síntomas de una dictadura, quiso desagrar su condición y explicitó un sueño: unir Tocopilla con Iquique a través de un camino costero. Además de la impopularidad, la geografía y los recursos eran sus principales enemigos. Quería unir Tocopilla con Iquique a saber que el paisaje costero “*conserva su aspecto de acantilado muerto, con una desnivelación que varía entre 500 y 1.200 m.*” (Paskoff, 1979:12). Pero los ideales de ahorrar tiempo de viaje y abrir las fronteras viales de Tocopilla fueron más altas.

Entre el 17 y 20 de mayo de 1929, Juan Bautista Fuenzalida junto al comerciante y fabricante de fideos, el italiano Benedetto Schiappacasse, más el Director de Obras del Departamento Claudio Ferrada, se propusieron llegar hasta Iquique para demostrarle al pueblo tocopillano que el sueño era posible. En ese sentido, cada uno de ellos tomó un caballo y se abalanzaron por los bordes de la abrupta Cordillera de la Costa con el objetivo de llegar hasta Iquique.

Las peripecias, la falta de agua, los peligrosos y densos escarpados, constituyeron un verdadero desafío para la comisión que estuvo a punto de no lograr su objetivo (La Opinión, 29 de mayo 1929, pág. 2). La frontera vial costera de Tocopilla al norte se definía según las capacidades y alcances de los caballos y mulas.

Finalmente, el temerario Gobernador-Alcalde Juan Fuenzalida junto a Schiappacasse y Ferrada, lograron llegar bizarramente y casi deshidratados hasta Iquique después de cuatro días de viaje (Collao, 2001:350). Pero el sueño caminero se consolidó como una aporía: era posible llegar aunque arriesgadamente en caballo, porque había caminos, pequeños espacios de paso, angostos y confusos. Pero, ese camino para caballos era obsoleto, era el camino que no se quería, porque se pretendía un camino para las nuevas mecánicas que exigían una anchura y una consolidación que ofreciera seguridad y facilitara una mayor velocidad para llegar más expeditamente a Iquique.

² La dualidad de cargos duró hasta el 23 de enero de 1931 (AGT, Decreto Supremo N° 5 del 22 de enero de 1931).

En el decir de N. Richard (2013), quien recupera el concepto de una *odografía*³ para la fenomenología de los caminos, indica que los caminos son una constante antropológica: siempre hay caminos: *“pero no por todos los caminos puede andar cualquier cosa. Ésta es ya una dimensión técnica: se acaba el camino ‘de caballo’, se acaba el camino ‘de carreta’. Por supuesto que no se acaban los caminos, sino que se acaban los caminos de tal técnica o de cuál máquina.”*(2013:67). En esa dirección, podemos apostillar que en los caminos hay territorialidades técnicas. En realidad, *“hay unas técnicas que van codificando y territorializando los caminos”* (Richard, 2013:67).

En el marco de esa nueva necesidad y tipología de vialidad, en esa nueva codificación técnica y mecánica en los finales de la década de 1920, se atestiguó la necesidad de superar las fronteras que dejaban los extenuados caballos para abrir una nueva sistematización de tránsito mecánico. A Iquique se quería llegar en camión o en auto. He allí la explicitación de la autoridad comunal y provincial que inició las gestiones políticas y financieras, también mediáticas, pero que al poco andar se dispararon por el final estrepitoso de la dictadura ibañista en julio de 1931.

El 29 de abril de 1949, en el diario La Prensa de Tocopilla se recordaba la hazaña de Fuenzalida, Ferrada y Schiappacasse, hazaña que cumplía 20 años. En dicha edición, nuevamente se explicitaba el sueño de articulación caminera: *“Nosotros aferrados también al sentir de un gran sector de mineros, agricultores (...) no hemos descuidado este asunto y cada vez que se presenta la ocasión damos alguna noticia sobre lo que se ha hecho y sobre las gestiones que de tiempo en tiempo continúan haciéndose para lograr tener un camino entre Tocopilla e Iquique.”* (La Prensa de Tocopilla, 29 de abril de 1949, pág. 5).

De esta forma, la necesidad vial se fue correlacionando con la masificación de los camiones y automóviles en Tocopilla. No obstante, la densificación del anhelo se expresó mucho más al momento de presentarse severas crisis laborales en la localidad tocopillana.

En ese escenario, el camino proyectado no se entendía solamente como la

³ En la reivindicación antropológica del concepto odografía, Richard indica: “no puede pensarse el problema de los caminos sino a condición de una torsión o extensión conceptual: la fenomenología del camino no se agota en los conceptos de ‘vialidad’ o ‘red de comunicaciones’, ni mucho menos en ‘ponts et chaussée’ (puentes y calzadas) o “sistema para transportes...” (...) Hay en cambio un término antiguo y en desuso que podría sernos de utilidad: odografía u ‘hodografía’. No existe en los diccionarios actuales pero sí en los diccionarios históricos: “odografía: descripción de las vías y caminos”, ‘hodográfico’: que indica las rutas” (Richard, 2013:51). Según este autor francés, dicha categoría permite una aproximación más neutra y más abierta a este problema o la cuestión en toda su variedad, en cuanto a constitución, formas, técnicas asociadas y agencias de caminos, tensionándolo con la categoría de “vialidad” que, tanto en la puna como en el Chaco boreal, representó formas de colonización en territorios indígenas. Ver: <http://www.cnrtl.fr/definition/hodographie>

posibilidad de alterar el medio, o porque promovería el contacto, la interconexión urbana, sino que este tipo de camino alteraría “*materialmente el mundo, promoviendo relaciones intersociomateriales determinadas infraestructuralmente*” (Bonelli y González, 2013:18). Es decir, en este tipo de proyecto se manifestaba la capacidad de los caminos para potenciar radicalmente la reconstitución de un mundo relacionalmente constituido, y que por tanto “*es de suyo contingente*” (Bonelli y González, 2013:18).

Entonces, ¿Qué motivaciones llevaron a ver la articulación vial con Iquique como la solución a los problemas acontecidos en Tocopilla? ¿Qué tipo de ideas e ilusiones subyacían en estos proyectos camineros? ¿Qué tipo de agencias y organizaciones se constituyeron en estos procesos comunitarios?

En este artículo se examina el recorrido de las ilusiones y agencias camineras en Tocopilla hacia el norte y por la costa, proponiéndose para ello una historización de la ruta, describiendo y analizando las diversas etapas del proyecto caminero, visibilizando a sus actores y agentes en una ciudad que se imaginaba a sí misma como aislada y en crisis, particularmente en la década de 1960. Romper ese aislamiento y articularse con un Iquique floreciente fue la quimera para el resurgimiento.

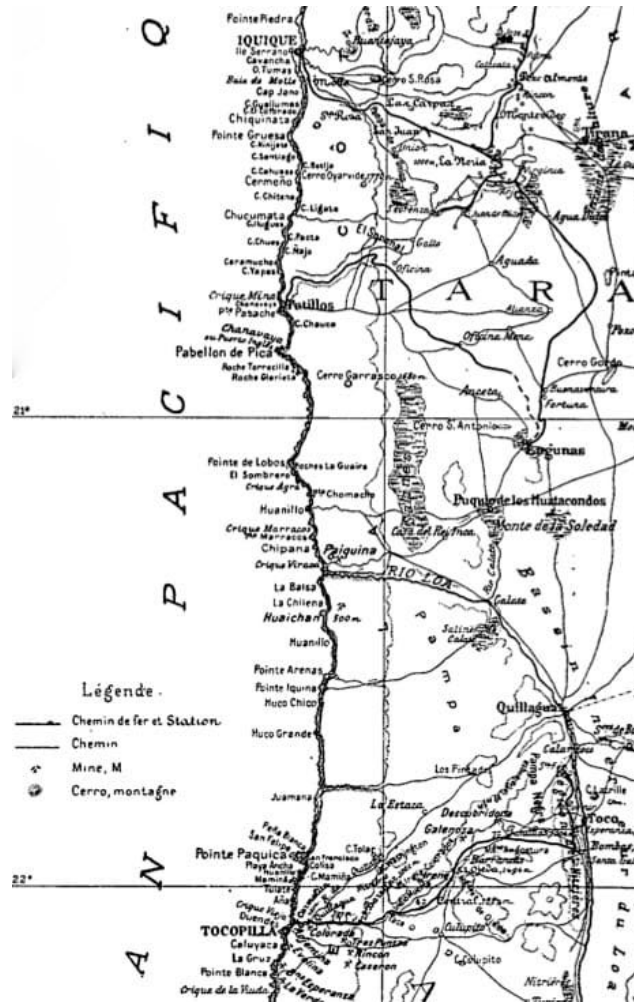
Metodológicamente este trabajo se apoya sustancialmente en la información obtenida a través de diversos testimonios de sujetos participantes, en fuentes hemerográficas y también en algunos archivos documentales del Estado.

MÁXIMO LATRILLE Y SUS PRECURSOS

No obstante, ni Juan Bautista Fuenzalida ni el posterior Comando Costero de Tocopilla al Loa (fundado en 1968) serían los creadores de aquel proyecto caminero por la costa como se ha relatado latamente en la historia de Tocopilla (Rossi, 1993; Muñoz, 1996; Collao, 2001; Campdelacreu, 2009). Sino que los antecedentes hallados nos remiten a los finales del siglo XIX, a Máximo Latrille Petisco, hijo de Domingo Latrille, el francés considerado como el fundador de Tocopilla.

Máximo Latrille, quien en los finales de la década de 1880 ocupaba el cargo de Ingeniero del Distrito (Galaz-Mandakovic y Owen, 2015), era Ingeniero en Minas formado en la prestigiosa *École des Mines de Paris*. En el ejercicio de su cargo recorrió los precarios senderos de Tocopilla hasta la desembocadura del río Loa. El 31 de diciembre de 1888, envió a la Gobernación del Departamento de Tocopilla un documento en el cual formulaba un proyecto de enlace vial entre Tocopilla e Iquique.

Figura 1: Detalle del tramo costero entre Tocopilla e Iquique, tomado desde *Carte du territoire entre Antofagasta et Pisagua (Chili) Exécutée par Máximo Latrille. Ingénieur. Ancien élève de l'Ecole des Mines de Paris a Tocopilla (Chili) Avril 1892*. Publicado por el Bulletin de la Société de Géographie 1897, Francia.



Cincuenta y cuatro años después, el diario *La Prensa*, frente al hallazgo de este proyecto, señaló: “El ingeniero de memorable recuerdo en esta zona, hace resaltar la importancia de esa necesaria vía caminera, en una época en que no había automóviles y eran las reinas de los caminos las acémilas que con sus nobles patas contribuían a ir formando la ruta del progreso” (*La Prensa de Tocopilla*, 25 de marzo de 1942, pág. 5). Dicho matutino remarcaba la idea de la vieja aspiración que, “en el caso de abrirse esa ruta, se abriría automáticamente al país un rico venero que aportaría al Erario nacional grandes sumas”.

En la exposición del proyecto vial presentado por Máximo Latrille (reproducido por *La Prensa de Tocopilla* en 1942), llama la atención la crítica que realiza éste hacia

el Estado chileno, en cuanto al descuido y dejadez en la apertura y mantención de caminos: *“Sobre caminos y vías públicas (...) en todo tiempo han sido completamente descuidada a tal extremo que puede aseverarse de que todas las vías de comunicación que surcan el Departamento, han sido abiertas y costeadas, única y exclusivamente por la iniciativa privada”* (Latrille, 1888; citado por La Prensa de Tocopilla, 25 de marzo de 1942, pág. 5). Fueron los agentes del capitalismo extractivo quienes abrieron parcialmente ciertos sectores para acceder a algunas minas y armar pequeños embarcaderos.

La acción de los intereses privados que habían asumido las obligaciones del Estado fue valorada por Latrille: *“Por más que la actividad de los empresarios de minas hayan ejecutado verdaderas proezas abriendo caminos para el fácil transporte de sus productos, esa actividad ha debido circunscribirse especialmente a las faenas que se trataba de poner en contacto con los embarcadores de la costas, quedando zonas enteras privadas de comunicación y por consiguiente, vírgenes...”* (Latrille, 1888; citado por La Prensa de Tocopilla, 25 de marzo de 1942, pág. 5).

La incomunicación con muchas caletas de pescadores que existían al norte de Tocopilla, era mejorada por senderos que penetraban al Departamento. Muchos de ellos fueron abiertos por el tráfico paciente y rutinario de la arriería hacia el Loa.

Para realizar esa propuesta, Máximo Latrille tuvo que consumir una exploración de los territorios. En ese sentido descubrió caminos troperos hasta la desembocadura del río Loa, caminos marcados por las mulas y burros que merodeaban el sector. El explorador señalaba: *“han sido abiertos muchos caminos por el tráfico de acémilas y algunas porciones de su trayecto han sido objeto de mejoras por los empresarios que han trabajado las estinguídas guaneras de Paquica, la aguada de Mamilla o la mina de oro de Huachán”* (Latrille, 1888; citado por La Prensa de Tocopilla, 25 de marzo de 1942, pág. 5). El resto eran territorios caminamente inaccesibles, contribuyendo para ello el abrupto farellón costero.

Máximo Latrille, hasta antes de la desembocadura del río Loa, identificó los puntos más complejos, tales como: El Mal Paso de Año, el paso Mamilla, el paso hacia la Aguada y Paquica. En ese escenario, le preguntaba al Gobernador: *“¿Convendrá hacer algún sacrificio pecuniario para mejorar el camino? ¿La región que recorre tiene, acaso, bastante importancia para demandar ese gasto? No vacilo en contestar afirmativamente ambas preguntas”* (Latrille, 1888; citado por La Prensa de Tocopilla, 25 de marzo de 1942, pág. 5).

El citado explorador e ingeniero urdía una advertencia llamativa, referida a que muchos hombres, exploradores, *buscones*, entre otros, se lanzaban hacia estos territorios: los de Tocopilla hacia el norte y los de Iquique hacia al sur a través del

costa. *“Consecuencia de esta imprevisión funesta, es el sin número de desgraciados que perecen de necesidad, y cuyos cadáveres insepultos, sirven como lúgubres linderos a los que siguen sus huellas para alcanzar así el mismo triste fin”* (Latrille, 1888; citado por La Prensa de Tocopilla, 25 de marzo de 1942, pág. 5).

Era evidente que el llamado se refería a evitar muertes, las que no eran exiguas según el relato del ingeniero. El camino expedito y seguro, evitaría luctuosos hallazgos de cadáveres. Del mismo modo, el llamado a usufructuar de las aguas del río Loa y de aguadas intermediarias era un punto clave en su proyecto. Latrille afirmó que: *“independiente de esta poderosa razón de humanidad, concurre para habilitar esos caminos otra no menos importante y es la de abrir toda una inmensa región a la investigación de la ciencia.”* (Latrille, 1888; citado por La Prensa de Tocopilla, 25 de marzo de 1942, pág. 5).

Cabe indicar que la mina de oro *Huachán*, explotada parcialmente durante el siglo XIX, despertaba la ilusión de otras minas auríferas; por ello, el llamado del ingeniero era abrir el espacio para la exploración de científicos que pudiesen realizar dichos hallazgos. En estas consideraciones viales, además de buscar un impacto económico que redundara en proyectos de *progreso*, redundaría en la vinculación con puertos altamente emergentes como Iquique y Antofagasta.⁴

CRISIS Y REBROTOS DE UNA ILUSIÓN

Pasados los años, la idea de la conectividad con Iquique volvió a tener resonancia: la figura de Juan Bautista Fuenzalida nuevamente era citada en los diarios de Tocopilla a contar de la década de 1960. Mucho más cuando en Tocopilla comenzaron a vivirse los aciagos efectos de la cesantía provocada por la electromecanización del embarque del salitre por parte de la Compañía Salitrera Anglo Lautaro, sistema que fue inaugurado el 21 de agosto de 1961 (Montecinos, 1984; Galaz-Mandakovic, 2012). Este proyecto tuvo relación con una innovación tecnológica que dislocó el devenir del puerto: la instalación de la Planta Mecánica de Almacenamiento y Embarque de Salitre a Granel, popularmente conocida como “Brazo Mecánico”, dio el finiquito al embarque manual del salitre, que era lento y costoso para la compañía, pero vital para los tocopillanos porque dinamizaba la vida

⁴ Máximo Latrille también realizó exploraciones hacia el sur de Tocopilla y hacia el sector Este conocido como la Quebrada de Barriles. Dichas expediciones tuvieron como objetivo identificar los puntos críticos de la vialidad, también para mensurar tramos inaccesible, elaborar propuestas de habilitación y reparación, también para identificar algunas aguadas. Todas sus propuestas culminaban con cotizaciones (La Prensa de Tocopilla, abril de 1942).

local a través de sus comercios y la gran cantidad de trabajadores que se desempañaban en el puerto (Campdelacreu, 2009).

El antiguo sistema manual vino a ser muy oneroso para la compañía debido a las grandes pérdidas de material caído al mar, al alto número de operarios, se adicionaban los problemas de seguridad y, en cierta manera, a la lentitud del embarque.⁵

Desde ese hito tecnológico, Tocopilla sucumbió y devino una crisis, porque en la práctica este sistema tecnológico reemplazó la fuerza del hombre: en este nuevo contexto se concebía prescindible su mano de obra.

Los barcos dejaron de llegar por varios días: desde entonces, todo fue más expedito. Los barcos, con este nuevo sistema, solamente estaban algunas horas en el puerto, el “*Brazo Mecánico*” todo lo hacía rápido. El estibador, el fletero, el lancharo y el palero, quedaron cesantes. Los marinos ya no bajaron a divertirse, ya no alcanzaba el tiempo. “*Las niñas de cabaret y casas de remoliendas ya no recibían más a sus foráneos clientes*” (Barrera, entrevista, 2007). El golpe de gracia lo tuvo el comercio establecido: se quedaron sin clientela. Los comerciantes, casi todos inmigrantes europeos, se desilusionaron de Tocopilla. Los hoteles, los moteles, las hostales, las residenciales y los restaurantes quedaron prácticamente vacíos, las calles dejaron de tener ese carácter multinacional que caracterizaba a sus transeúntes. Se consolidó un proceso de emigración por parte de los cesantes (Montecinos, 1984; Galaz-Mandakovic, 2013). Se hizo patente la dependencia económica ante las dinámicas portuarias y también se hizo palmaria la dependencia ante decisiones empresariales transfronterizas. Se consolidó entonces, una crisis económica y el sueño de articularse con Iquique retomó valor como posibilidad de recomposición de la situación local.

El Estado emprendió iniciativas de absorción de mano de obra a través del mejoramiento de algunos caminos. En el año 1964 se anunció el término de la construcción y pavimentación del tramo Gatico - Cobija a través de la Dirección de Vialidad.⁶ La ruta Tocopilla - Antofagasta se encontraba parcialmente pavimentada, restando sólo algunos sectores, entre éstos, los de Gatico a Cobija y un tramo ubicado a 30 kilómetros antes de llegar a Tocopilla. Cabe indicar que en el año 1963 se pavimentaron sólo 4 kilómetros, asimismo se construyeron 3,5 kilómetros de vía y se mejoraron otro dos tramos en la misma ruta. Igualmente, se pavimentaron 12,5

⁵ La construcción de toda esta planta de embarque mecánico tuvo un valor aproximado de \$5.706.557, iniciándose en el año 1959 a través de la empresa Salfa Snares (Montecinos, 1984). Desde ese momento, la descarga del salitre desde los carros del ferrocarril se realizó a través de un sistema que volcaba los mismos carros con una velocidad de 28 a 30 carros por hora. Desde allí, a través de correas transportadoras, el salitre era conducido a seis grandes silos de almacenamiento. Dicha galería de silos, poseía la capacidad de almacenar 9 mil toneladas de salitre o de sus derivados (Galaz-Mandakovic, 2012).

⁶ La distancia entre Cobija y Gatico son 10 kilómetros. El primer poblado dista a 60 kilómetros al sur de Tocopilla.

kilómetros en el camino de Tocopilla a Chuquicamata y se mejoró un trayecto de 9 kilómetros (La Prensa de Tocopilla, 26 de enero 1964).

A pesar de arreglar las rutas hacia el sur y el oriente de la ciudad, las ilusiones comunitarias de unión con Iquique, iban adquiriendo mayor consistencia. Cabe apuntar que la ciudad de Iquique venía saliendo de una larga y espesa crisis económica iniciada en la década de 1930. El impulso dado por las organizaciones sociales a través de los llamados Comandos de Defensa, despertaron la “iquiqueñez”, un sentimiento localista y anticentralista respecto a la hegemonía y relaciones asimétricas que establecía la capital nacional, la que en los hechos se había olvidado de Iquique (Guerrero, 2004:54). La industria pesquera comenzó a ofrecer posibilidades de reactivación: *“Desde fines de los años 50, ya se habían instalado dos pesqueras en la ciudad. Una en Cavancho y la otra en el sector norte. Esta actividad permitió dinamizar la alicaída economía local.”* (Guerrero, 2007:158).

La joven y mesiánica figura del Alcalde de Iquique Jorge “Choro” Soria, evidenciaba los impulsos de un próspero porvenir, de nuevas industrializaciones y proyectos camineros de integración internacional para dinamizar el comercio y las plazas laborales. Estas ideas se materializaron con algunas franquicias industriales en los finales de la década de 1960 y luego con la creación de la Zona Franca (ZOFRI) en 1975 (Guerrero, 2002; 2004; 2007). Iquique se proyectaba como el Miami criollo o el Cancún de Chile con gente feliz: *“Se trata de un paraíso terrenal, donde la gente sea feliz. Esta palabra –felicidad- en el discurso de Soria ocupa un lugar central”* (Guerrero, 2004:57). De esta forma, el liderazgo y agencia política populista en Iquique supo articular una colectividad descontenta y oprimida junto a un proyecto con un emisario secular con aires de paternalismo (Guerrero, 2004:56).

EL COMANDO COSTERO

Con esos aires de crisis en Tocopilla, el 16 de junio de 1968 se conformó en el puerto salitrero de el Comando Costero de Tocopilla al Loa, organismo que cobijó a un puñado de tocopillanos que *“deseaba lo mejor para el puerto”*, quienes estaban convencidos que la conectividad vial con Iquique era una posibilidad real de solución a la crisis y cesantía estimulada por la electromecanización del embarque del salitre. Además, consideraba necesario implementar el acceso por tierra hacia algunas caletas de pescadores a las cuales se accedía solo por vía marítima, situación que generaba una alta dependencia ante las condiciones del mar, generando usualmente situaciones de aislamiento.

Sobre la convocatoria para la fundación de esta organización, uno de sus constituyentes, Pedro Villegas nos detalló: *“Junto a Pedro Galleguillos, Jacobo*

Jackson y Nelo Barnao, convocamos a través de la Prensa de Tocopilla a la reunión que se realizó en el Club Chile Sporting para conformar el Comando en junio de 1968” (entrevista, junio 2009).

Una vez realizada la asamblea pública con las *fuerzas vivas* de la comuna, se eligió una directiva, la cual quedó compuesta de la siguiente forma: Presidente, Pedro Galleguillos Tapia; Vicepresidente, Nello Barnao; Secretario, Jacobo Jackson; directores, Alfredo Castillo Ramírez, Gobernador de Tocopilla; Julio Fernández, Alcalde de Tocopilla; Stoyan Vučina Crnosija, comerciante yugoslavo y Armando Muñoz Rojas, fotógrafo y periodista.

Del mismo modo, el Comando Costero articuló sus relaciones con la Cámara de Comercio, con los llamados “Pequeños Industriales”, con la Asociación Minera y con el Sindicato Profesional de Pescadores a través de los socios Carlos Begliomini, Rubén Gajardo, Juan Sepúlveda y Vicente Lara.

A través del diario La Prensa, el presidente de la agrupación de ciudadanos, Pedro Galleguillos, afirmaba que el Comando Costero Tocopilla al Loa había “...*iniciado una campaña pro-ensanche de esta importante vía carretera, por estar conscientes que esta obra será un cauce por donde llegarán los remedios que tonificarán enormemente a nuestra alicaída ciudad, y la base de nuestro pensamiento la reforzamos con las futuras perspectivas de trabajo...*” (La Prensa de Tocopilla, 16 de octubre 1969).

En ese sentido, en el decir de Bonelli y González (2016), esta proyección caminera muestra que los caminos no solo funcionan como conectores y desconectores (también ordenadores y potenciadores) de distintos objetos y sujetos, sino que además tienen la capacidad de transformar relaciones sociales y materiales, generando nuevos mundos. El camino hacia Iquique no sería solamente una infraestructura que se montaría sobre el paisaje, “*sino que sería una parte constituyente denominada infraestructuras ambientales: sistemas relacionales contingentes que generan articulaciones sacionaturales y políticas inciertas e insospechadas*” (Bonelli y González, 2016:21). En esa lógica, también, llegar a Iquique, era darle la espalda a la metrópolis de Antofagasta.

Todas estas oportunidades que se buscaban con la conexión, según el Comando Costero, posibilitarían para Tocopilla un progreso económico, expresado a través de:

1. *“Un gran movimiento carretero: producto del clima fresco y agradable por la costa, con la consiguiente disminución en 140 kilómetros con respecto a la Carretera Panamericana.*
2. *Superproducción de mariscos y pescado: se otorgaría la oportunidad a los sacrificados hombres de mar, de enviar sus productos por camiones siguiendo ellos sus labores encaminadas a obtener el máximo de producción.*
3. *Minería: para nadie es desconocido que el corazón de la Cordillera de la Costa guarda grandes reservas de minerales y que existen decenas de minas que trabajarían si existiese un camino en buenas condiciones.*
4. *Agricultura: a 90 kilómetros de Tocopilla, el río Loa desemboca al mar, perdiéndose improductivamente su caudal de aguas. Estamos seguros que se podrían instalar granjas agrícolas en sus alrededores similares a las de Quillagua, que proporcionarían productos de la agricultura, e incluso experimentar con siembras de tamarugos, que el plazo de algunos años, con sus frutos, podrían dar margen a la crianza de ovejas, vacunos aves y conejos.*
5. *Turismo: a lo largo de todo el camino costero, se encuentran maravillosos lugares, ornamentados por sus cerros multicolores, bellas playas, monumentos naturales de piedras, cementerios indígenas y la extraordinaria atracción de la desembocadura del Río Loa, que sin lugar a dudas harán las delicias del turista.”* (Galleguillos, 1973:9).⁷

De este modo, el camino produciría un *“metabolismo infraestructural”* (Bonelli y González, 2016:22) que, sin duda, beneficiaría al alicaído Tocopilla a través del flujo carretero, acceso a caletas, minería, agricultura y turismo.

Ante estas propuestas, Pedro Galleguillos afirmaba que el complemento de minería, pesca, agricultura y ganadería daría la pauta de creación de nuevas fuentes laborales: *“situación que estimularía la instalación de industrias que tonificarían*

⁷ En una carta enviada por el Gobernador y Alcalde Tocopilla en mayo de 1929, Juan Bautista Fuenzalida (el mismo que llegó hasta Iquique montado en un caballo) se informaba al Intendente de su hazaña buscando convencerlo de la necesidad de invertir parte del erario para construir un camino. Gran parte de su argumentación fue similar a la propuesta por Galleguillos 44 años después, a saber: dinamizar la minería en la costa, facilitar la extracción pesquera, mejorar condiciones de vida de los habitantes de la caletas, aprovechar las aguas del río Loa, promover el turismo y reducir significativamente la horas de viaje hasta Iquique en comparación con las horas demoradas en el camino que existía a través de la pampa de El Toco. En dicha carta, Fuenzalida añadió: “Este camino no se opone de ningún modo al longitudinal del interior, pues está llamado a servir intereses que no pueden ser atendidos. (La) Cuestión estratégica tampoco se sentiría perjudicada por el camino costero. Según distinguidos militares con quienes hemos consultado el punto, si Chile en caso de conflicto bélico, perdiese el dominio del mar, vería afectadas sus comunicaciones longitudinales terrestres, vayan éstas por la costa o algo más al interior. En virtud de los antecedentes expuestos, el Gobernador de Tocopilla tiene el honor de poner esta iniciativa bajo los auspicios del Intendente de la Provincia, rogándole, con decisión, disponer su alto y decisivo patrocinio hasta convertir el camino en una realidad. Juan Bautista Fuenzalida.” (AGT, carta N°42 al Intendente de Antofagasta, 29 de mayo 1929).

fuertemente la factibilidad del molo de atraque de Tocopilla, entregando con ello un trabajo seguro a los obreros marítimos de este puerto.”(Galleguillos, 1973:9).

Este camino costero buscaba superar las huellas y senderos de anacrónicas relaciones y circulaciones, porque los caminos nuevos, tienen la pretensión de facilitar el establecimiento de relaciones, uniformando y facilitando el tránsito para la consecución de ello: *“Estos caminos están hechos para permanecer y normar los movimientos, haciendo inviable la emergencia de construcciones personales de ‘huellas’ alternativas.”* (Bonelli y González, 2016:25).

Por otra parte, la constitución de un relato localista fue el eje semántico de la agrupación⁸ de voluntarios: *“Estamos conscientes de que todos debemos luchar por el engrandecimiento de nuestra ciudad, siendo nuestra meta la unidad de todos los hijos de esta querida tierra.”* (Galleguillos, 1973:9).

Las gestiones políticas eran vistas como infértiles, entonces: hubo que abalanzarse contra los cerros y hacer camino con las propias manos.

Sin embargo, hubo muchos que no creían en este osado proyecto, y manifestaron duros cuestionamientos e ironías porque consideraban ingenua la idea de construir un camino *a pulso*, con palas y picotas, sin estudios en ingenierías, sin estudios en mecánica de suelos, sin estudios geológicos, ni tampoco la supuesta vigorización de la economía tocopillana través de un camino (Villegas, 2009 Com. Pers.; Castillo, 2010 Com. Pers.)

Uno de los integrantes de la agrupación, el fotógrafo Armando Muñoz, escribió en el diario La Prensa: *“es cierto que en la época del 30’ los zancudos y jerjeles, tábanos, mosquitos, fueron motivo de preocupación, pero ahora en 1970, bastan quince minutos y matamos a millones (...) sobre todo a los que no creen en el turismo.”* (La Prensa de Tocopilla, 10 de noviembre de 1970).

Los informes sobre el camino eran confusos, sólo se tenían algunos datos. La distancia entre Iquique y Tocopilla eran 220 kilómetros aproximados. Entonces, fraccionado el recorrido, los dirigentes calculaban: desde Tocopilla a Quebrada Mamilla, sector denominado como Paso Malo, había 15 kilómetros, de los cuales 8 kilómetros desde la salida de Tocopilla, hasta el lugar denominado La Piedra del Paragua, se encontraban en situación de transitables; de Mamilla a Punta Paquica había otros 8 kilómetros que eran considerados como el paso más difícil para la construcción del camino por la conformación rocosa que caía directamente al mar.

⁸ Conformado el Comando Costero en junio de 1968, se realizó un concurso público para confeccionar el logotipo de la agrupación. En ese tenor, surgió un escudo que contenía una picota, simbolizando la T de Tocopilla y una I, de Iquique. Igualmente aparecía un cerro que representaba al sector de Paso Malo. En dicho escudo se adicionaron las manos de un hombre y las de una mujer como muestra de un proyecto mancomunado (Pedro Galleguillos A., Com. Pers. 2013).

De punta Paquica a Urco, había 16,5 kilómetros que eran planos y sin mayores dificultades. De Urco a Punta Arenas eran 14,5 kilómetros con un terreno arenoso. Desde Huachan al río Loa eran 14 kilómetros transitables, y desde el mismo río a Huanillos eran 25 kilómetros, *“desde este último punto a Iquique hay aproximadamente 100 kilómetros que se encuentran en condiciones de ser transitados”* (Prensa de Tocopilla, 4 de mayo de 1969).

Ante la decisión de hacer el camino con sus propias manos, muchos desistieron de la idea del Comando. Aun así, algunos se interesaron osadamente en iniciar los trabajos en la cordillera costeña.

Fue gracias a la existencia de una agrupación llamada Círculo Artístico Alejandro Flores, que funcionaba en el sector norte del puerto, específicamente en la población Arturo Prat, que se constituyó la primera cuadrilla de voluntarios obreros. Ellos fueron los que tomaron las palas, barretas, chuzos y carretillas y se dirigieron al sector de la Quebrada de Barriles, distante a cuatro kilómetros del límite urbano y pudieron llegar hasta el sector de la Piedra del Paragua (distante a 10 kilómetros). En total, estos voluntarios, hombres y mujeres jóvenes, trabajaron rudimentariamente seis kilómetros. Las palas, chuzos y carretillas, sirvieron para despejar y ampliar los caminos angostos y cortos que existían. Lo curioso es que gran parte de estos voluntarios no tenían ni autos ni camiones propios, pero trabajar por un mejor devenir local era superior. Trabajar en los cerros reveló una profunda toponimia (Tuan, 2007).

El primer paso dado de la cuadrilla del Círculo Artístico Alejandro Flores, que gozaba de una enorme popularidad en la ciudad, fue fundamental para el Comando Costero porque estimuló a muchos otros tocopillanos y tocopillanas a conformar grupos de voluntarios denominados cuadrillas.

Fue así que surgieron otras 17 cuadrillas:

Identificación	Institución
1. Cuadrilla	Carabineros
2. Cuadrilla	Compañía Minera de Tocopilla (CMT)
3. Cuadrilla	Industria Sergio Alarcón
4. Cuadrilla	Servicentro Shell
5. Cuadrilla	Población Eduardo Frei
6. Cuadrilla	Sindicado de Pescadores
7. Cuadrilla	El Esfuerzo
8. Cuadrilla	Población Patricio Lynch
9. Cuadrilla	Población La Patria
10. Cuadrilla	Policía de Investigaciones

11. Cuadrilla	Agrupación El Tigre
12. Cuadrilla	Club de Leones
13. Cuadrilla	Los Reservistas
14. Cuadrilla	Los Evangélicos
15. Cuadrilla	SOQUIMICH
16. Cuadrilla	Trabajadores del Matadero Municipal
17. Cuadrilla	Colegio de Técnicos

Tabla 1: Listado de cuadrilla de voluntarios. Fuente: entrevista Pedro Villegas. Elaboración propia.

Entre estas 17 agrupaciones, más la cuadrilla del grupo artístico Alejandro Flores, se contabilizaban, aproximadamente, 200 voluntarios (Sergio Fernández, Com. Pers. 2010), quienes trabajaron generalmente los fines de semana y excepcionalmente algún día hábil con base a la autorización patronal.

Estas cuadrillas recibieron la ayuda del comercio establecido de Tocopilla a través de 52 negocios y/o almacenes, entre ellos:

1. Almacén Bolívar	2. Casa Aldevar	3. Farmacia Inglesa
4. Casa Andacollo	5. Casa Paredes	6. Tienda La Perla
7. Casa del Lago	8. Bazar de Liquidaciones	9. Fuente de Soda María Elena
10. Casa María Luisa	11. Casa Hafón	12. Casa América
13. Casa Paterakis,	14. Olda de Dreyer	15. Pastelería Shanghai
16. Casa Rivadeneira	17. Casa Patricia	18. Casa Poblete
19. Casa Rusín	20. Textil Sarita	21. Casa Gutiérrez
22. El Porvenir	23. Casa Hafón	24. Casa Guerra
25. La Económica	26. La Coyina	27. Casa La Victoria
28. La Mundial	29. Casa Anthony	30. Casa El Molino Rojo
31. La Venus	32. La Sin Rival	33. Café La Ideal
34. Librería Cervantes	35. El Chileno	36. Sastrería Mendoza
37. La Estrella de Chile	38. Almacén Sepúlveda	39. Casa América
40. Perfumería Thelma	41. Farmacia Moderna	42. Casa Real
43. Radiolandia	44. Feria del Libro	45. Estrella de Chile
46. RCA Víctor	47. Adolfo Chau	48. Almacén Rosales
49. Silvio Schiappacasse	50. Casa Ucrania	51. Tienda Alfredo Gin
52. Casa Bombardiere		

Tabla 2: Listado del comercio establecido que prestó apoyo al Comando Costero de Tocopilla. Fuente: La Prensa de Tocopilla, 12 de diciembre de 1969. Elaboración propia.

La ayuda del comercio establecido consistió en la difusión del proyecto (entre ellos instalar en cada tienda el logo del Comando Costero), además incentivar a nuevos

voluntarios y también para contribuir monetariamente para la compra de herramientas, vestimentas, combustible para el traslado del personal y apoyar con la alimentación de los voluntarios. Por ejemplo, la consigna adhesiva “*El resurgimiento de Tocopilla depende de su camino a Iquique*” fue repartida en cada uno de estos negocios y adherida en cada una de las vitrinas.

Crucial fue también la difusión dada por la Radio Blanco Encalada y por el diario La Prensa de Tocopilla, diario que todas las semanas publicaba las experiencias de la avanzada de los voluntarios y publicaba las respectivas fotografías tomadas por Armando Muñoz. Las historias de un trabajador del mismo diario, Jorge Pérez Campos, que era “*voluntario con pala y picota...*” o la historia del taxista Gilberto Brockway que con su automóvil Ford Mercury acudía los fines de semana trasladando a los voluntarios para luego tomar la pala, mover piedras y ampliar el paso, sirvieron a para armar una narrativa épica localista de sacrificio y voluntarismo que miraba todo a ese nuevo tótem: Iquique.

Alfredo Castillo, Gobernador de Tocopilla en último lustro de la década de 1960, nos señaló que a través de diversas comunicaciones que estableció con el Palacio de La Moneda, se le dio a conocer al Presidente Eduardo Frei Montalva la labor comunitaria que se estaba realizando. Con estas noticias, el Presidente comprometió una visita a Tocopilla, cosa que hizo sorpresivamente en 1969. Lo más importante de su visita fue la consecución de las maquinarias pesadas tan necesaria para esta misión. Maquinaria que dispuso la empresa Longhi. También se dispusieron los recursos necesarios para dinamitas y la construcción de un pasadizo que tendría la misión de sortear el famoso Paso Malo, que como lo indica su adjetivo, era lo más peligroso del camino, un verdadero precipicio (Castillo, 2017. Com. pers.).

Cabe indicar que la empresa Longhi obtuvo un contrato para intervenir en el camino costero sólo hasta el kilómetro 52 de la ruta a Iquique, cercano al lugar conocido como *Urco Chico*. Posteriormente llegaría la empresa Navarro y Cía. para hacerse cargo de un tramo que se llegaba hasta el sur del río Loa.

Figura 2: Labores de voluntarios del Comando Costero en los escarpados costeros, 14 de enero de 1971.



Figura 3: Voluntarios del comando en pleno trabajo. Podemos ver un cargador frontal abriendo la vía de penetración, 30 de mayo de 1971.



Sin embargo, a saber de la Visita de Frei, el mismo Presidente vetó la destinación de E°1.500.000 para la construcción del camino costero de Tocopilla a Iquique.

En ese escenario adverso, el Diputado Rubén Soto señaló en el parlamento: *“Los tocopillanos buscan afanosamente una salida al estancamiento que los consume y, en este empeño, han sido tan generosos que han acometido esa empresa, entregando su trabajo personal, sin percibir remuneración alguna. Gente humilde como laboriosa, está librando una campaña heroica, y ahora quienes animan su cháchara tribunicia con aquello de promoción comunitaria, les niegan la sal y el agua. Frente a tanto empeño tocopillano, el veto a los fondos para el camino costero de Tocopilla a Iquique es un escupitajo gubernativo al rostro del espíritu de lucha del nortino”* (ABCN, Sesión 35ª, 28 de enero de 1970).

No obstante, los tocopillanos siguieron en los trabajos. La tarea era dura, Punta Paquica representó otro serio desafío, como así también lograr avanzar en el sector llamado Urco Chico. Dos veces consecutivas se había tratado de pasar al otro lado de Urco Chico, era imposible luchar contra las rocas. Se intentó una segunda alternativa pero sólo fueron esfuerzos fracasados (La Prensa de Tocopilla, 18 enero de 1971).

Con el correr de los meses y años, el camino se estaba configurando, iba tomando forma aún dentro de su peligrosidad. En ese contexto, en Iquique también se había conformado algunas Cuadrillas ante el impulso dado por los tocopillanos (P. Villegas, Com. Pers. 2009).

Algunos voluntarios se fueron retirando de las labores por lo sacrificado que encarnaba tratar de hacer camino en roqueríos, estar subiendo y bajando cerros altísimos a tanta distancia de la ciudad. No obstante, otros se sumaron. De este modo, se generó una circulación de obreros voluntarios. El Comando Costero de Tocopilla al Loa, pese a la circulación de sus voluntarios, mantenía su originaria directiva.

Fue entonces el 14 de junio 1971, cuando algunos integrantes partieron desde Tocopilla en tres vehículos: un taxi del año 1969, una citroneta y una camioneta Ford. Dichos carros fueron sorteando cada uno de los tramos trabajados y de pronto: *“¡Al fin Río Loa!”*.

La hazaña se cumplía al atravesarlo. Venían los abrazos sumergidos en el río, la emoción los dominaba empapados en plena desembocadura fluvial.

El primero en atravesar el caudal del Loa fue la citroneta de Armando Muñoz. *“Todos gritaban de emoción, la alegría era indescriptible. Después pasó el taxi y luego, la Ford A. Se iniciaba el viaje a Iquique, íbamos emocionados y ahí sacamos las banderas chilenas.”* (Villegas, Com. Pers. 2009).

Los dirigentes que ejecutaron el cruce al río Loa fueron: Pedro Villegas, Stoyan Vučina Crnosija, Pedro Galleguillos, Armando Muñoz, Alfredo Castillo Ramírez, Nello Barnao, Juan Sepúlveda, Pablo Allende, Vicente Lara, Carlos Rivera, Carlos Pérez, Edgardo Segura, Rubén Segura y Antonio Segura.

Figura 4: Momento en que el paso del Ford A, vadeando el río Loa, constituyó la primera meta cumplida del Comando Costero de Tocopilla al Loa el 14 de junio de 1971.



Figura 5: 14 de junio de 1971, día del histórico paso por el río Loa, entre ellos: Vučina. Lara, Castillo, Galleguillos, Sepúlveda, Segura, Barnao, Allende, Rivera, Muñoz, entre otros. Atrás: un taxi, un citroneta y el Ford A, los primeros carros en cruzar el río Loa.



Pedro Villegas nos contó: *“después del río Loa, el asunto era más fácil. Cuando llegamos a Iquique, éramos 14 personas. Lo cierto es que, lo ideal hubiera sido que fuéramos todos, pero no se disponía de los recursos necesarios.”*

La histórica caravana había partido desde Tocopilla a las 6:00 am y llegaron pasadas las 16:00 Hrs. En Iquique fueron recibidos en el sector de Playa Brava por el Alcalde Jorge “Choro” Soria, quien dijo: *“si ustedes fueron los primeros en atravesar El Loa en un vehículo, yo quiero ser el segundo”* (Villegas, Com. Pers. 2009; Castillo, Com. Pers. 2010). Además del Alcalde Soria, los esperaba el Intendente Alejandro Soria, el regidor Antonio Ruiz y los dirigentes del Comando de Defensa de Iquique, los señores Rossi, Pérez y Navarro. Después del recibimiento, se inició una caravana por la ciudad. Luego visitaron a la radioaficionada Sra. Digna Mundaca, quien seguidamente estableció contacto con el resto de los voluntarios en Tocopilla a través del radioaficionado Miguel García para así dar a conocer los detalles del viaje (La prensa de Tocopilla, 24 de junio de 1971:6).

Pero, para algunos el reconocimiento vino solo por parte de Iquique, ya que en su regreso a Tocopilla no los esperaba mucha gente: *“Teníamos justo motivo para sentirnos orgullosos de haber perseverado y haber creado una ruta con nuestras manos.”* Villegas, Com. Pers 2009).

Esas sensaciones de amargura no cesaron con el tiempo ni con el devenir que estaba demostrando Tocopilla. El director de la Revista del Centro Hogar Tocopillano en Antofagasta en 1984 hizo algunos comentarios al respecto: *“las actividades del Comando terminaron en 1976, dejando una sensación de frustración por no haber logrado lo que podría llamarse la segunda etapa, es decir, un camino pavimentado que contribuiría a la seguridad nacional, por su estrategia, ahorrando tiempo, distancia, combustible y otros elementos para el trayecto Tocopilla-Iquique”* (Lima, 1984:13).

Asimismo, el camino costero comenzó a ser famoso por su belleza y también por su peligrosidad. Héctor Vera nos cuenta: *“En el año 1972 viajé por primera vez en citroneta desde Tocopilla a Iquique de vacaciones con mi señora y mis hijos, un viaje hermoso que conllevaba riesgos pero era inolvidable la sensación (...) después ya lo hacíamos todos los años, parando en las playas y disfrutando un gran paseo, toda una aventura que quedó grabada para siempre en nuestra memoria... era sólo una huella, de ida y de vuelta.”* (Com. Pers. 2014).

Ximena Vera nos indica: *“yo viajé por ese camino cuando todavía había que cruzar a pie el Loa. Recuerdo que nos teníamos que bajar todos de la citroneta y mi papá debía cruzarlo solito en el auto, porque podría llenarse de agua el vehículo”* (Com. Pers. 2014)

Carmen Rodríguez, recuerda: *“Nosotros también viajamos por ese camino cuando era sólo una huella. Lo más dramático era cuando nos tocaba un vehículo que venía*

en sentido contrario! La verdad, era terrorífico! Era, finalmente, una gran aventura” (Com. Pers. 2014).

Manuel Javier Peralta Silva, evoca: *“Pasábamos a diario por ahí, y cuando el mar estaba bravo teníamos que esperar la recogida para cruzar, de lo contrario podríamos quedar pegados en las rocas, éramos muy temerarios...”* (Com. Pers. 2014).

Patricia Zamora, rememora: *“Pasamos por ese camino por primera y única vez en julio de 1973, casi me morí de susto. Todo lo que había conseguido relajarme en Pica lo perdí en esa famosa cuesta. Mi hijo Eduardo que estaba chico como me veía tan asustada le pedía a Diosito que no nos llevara al cielo todavía. No sólo era la altura sino las curvas, lo angosto del camino que además era totalmente irregular, de tierra y con muchos hoyos. Para colmo tuvimos que darle paso a un vehículo que venía en sentido contrario lo que significó acercarnos más al borde.”* (Com. Pers. 2013).

En esa situación, se inició un proceso tendiente a mejorar las condiciones del camino. Por ello, bajo el periodo del Alcalde designado Julio Fernández Jiménez (15 de Octubre de 1973 al 19 de marzo de 1977), el municipio tocopillano decidió participar de mejor manera en esta causa, es por ello que suministró maquinarias que facilitaron el ensanche. Asimismo, el municipio acordó la incorporación de Vialidad y la colaboración de Sindicato Profesional de Dueños de Camiones, quienes facilitarían 20 camiones los sábados y domingos. Del mismo modo, el Alcalde Fernández colaboró para que los voluntarios pudieran pernoctar en los terrenos en los cuales se estaba interviniendo (La Prensa de Tocopilla, 8 mayo de 1974).

El Gobernador designado por la dictadura, Juan Salazar Lantery, sostuvo algunas reuniones con contratistas e industriales locales y provinciales, entre ellos Cobrechiqui (CODELCO), Soquimich, Compañía Minera de Tocopilla y Comec, quienes facilitaron payloaders, *“para ocuparlos en el carguío de la tierra especial que se esparcirá en el camino”* (La Prensa de Tocopilla, 8 mayo de 1974).

Las autoridades en conjunto buscaron solucionar otros aspectos logísticos, entre ellos la alimentación. Se solicitó a Demetrio Nikiforos poder colaborar con almuerzos para el personal de Sindicato Profesional de Dueños de Camiones y también para las cuadrillas de voluntarios.

En plena ejecución de las tareas de mejoramiento y ensanche, las cuadrillas fueron visitadas seguidamente por autoridades militares a cargo de la administración regional. Iquique ya era alcanzable, pero no todo estaba consolidado.

PAVIMENTACIÓN Y TÚNEL

La década de 1980 nos remite a un peligroso camino costero: volcamientos, reventones de neumáticos, problemas mecánicos por lo defectuoso de la vía, muchos choques, autos caídos al mar, deslizamientos de piedras de ladera por gravedad y por pequeños aluviones, además de los cortes del camino por las lluvias y derrumbes. Muchos accidentes que imprimieron la memoria de infaustos recuerdos en familiares por la gran cantidad de fallecidos en este tramo.

La citada década nos señala esos descuidos por parte del Estado en cuanto a no responsabilizarse por una ruta útil, pero en aciagas condiciones. En ese contexto, el Diputado Ramón Pérez Opazo reclamó en la Cámara Baja, indicado que en reiteradas ocasiones se destinaron fondos para la pavimentación de la ruta *“pero las autoridades de Antofagasta, en una actitud egoísta y poco visionaria, los han ocupado en otras obras, como la pavimentación de las calles de centros turísticos, lo que mantiene a los tocopillanos en una posición rebelde, que los ha llevado en diversas oportunidades a pedir que se anexe su ciudad a Iquique...”* (ABCN, Sesión Ordinaria N° 12, 25 de abril de 1990).

Recuperada la democracia, volvió a ocupar el cargo de Gobernador Provincial de Tocopilla el Sr. Alfredo Castillo (Demócrata Cristiano), partícipe del Comando Costero Tocopilla al Loa desde su creación en 1968. Desde dicha plataforma política realizó las gestiones para conseguir la pavimentación del mentada carretera: era el desafío personal de Castillo. Un ejemplo de estas gestiones de Alfredo Castillo fue una carta enviada directamente al Presidente de la República Patricio Aylwin Azocar el 21 de julio de 1992 (AGT, Oficio ordinario N° 00466), pidiendo directamente poner término al camino costero, especialmente el tramo Tocopilla - Río Loa.

Fue así que, en el año 1993 en el gobierno de Patricio Aylwin, se aprobaron los recursos para pavimentar algunos tramos (específicamente hasta el kilómetro 33, sector Ramaditas) y construir un túnel que sería el primero el norte grande⁹, túnel que llevaría el nombre del presidente del Comando Costero Tocopilla al Loa: Pedro Galleguillos Aguilera¹⁰, dirigente vecinal y concejal (1992-1993) perteneciente a la Democracia Cristiana.¹¹ La empresa a cargo de las obras fue Besalco S.A., quienes pudieron mejorar lo adelantado por el Cuerpo Militar del Trabajo, dirigido por el oficial Andrés Aranguiz. El Mercurio de Antofagasta indicó: *“este camino está llamado a convertirse en una palanca de desarrollo de proyecciones insospechadas”* (27 de junio de 1993, pág. 3). El túnel fue inaugurado el 2 de octubre

⁹ El ingeniero del primer túnel en el norte grande fue el profesional Mario Arteaga, integrante de la empresa Besalco. El túnel fue proyectado con 800 metros de largo. El diario local indicó: “Los trabajos en la construcción del túnel son visitados diariamente por mucha gente, que comprueba y aplaude el esfuerzo que esta labor significa”, (La Prensa de Tocopilla el 8 de julio de 1993).

¹⁰ Denominación gracias al Decreto del Ministerio de Obras Públicas N° 301, publicado el 16 de Octubre de 1993 (AGT).

¹¹ Pedro Galleguillos Tapia falleció mientras ejercía el cargo de concejal en mayo de 1993.

de 1994.

Figura 6: Trabajos de pavimentación del camino costero a cargo de la empresa Besalco S.A. Enero 1994.



Figura 7: Inauguración de la pavimentación del camino y el Túnel “Pedro Galleguillos Tapia” por parte del Ministro de OO.PP. de la época, Ricardo Lagos Escobar. 2 octubre de 1994.



UTOPIA NO RESUELTA

A modo de conclusión, podemos indicar que la pavimentación de la ruta significó consolidar una distancia de 230,8 kilómetros entre ambas ciudades. Con esta consolidación, se ejerció una articulación entre distintas caletas de pescadores y diversos balnearios, a saber: Duendes, Caleta Vieja, Piedra de la Paragua, sector de Mamilla, playa Ildefonso, Paquica, caleta La Cuchara, Ramaditas, caleta Urco, Quadrada Honda, caleta Punta Arenas, Huachán, caleta El Norte, río Loa (en donde se instaló una aduana como límite regional), después caleta Chipana, Boca del Diablo, Guanillos del Norte, Punta Lobos, Río Seco, Pabellón de Pica, Chanabaya, Patache, Cañamo, Patillos, Chanabayita, Caramucho, Quinteros, Chucumata, Pozo Toyo, Los Verdes, Punta Gruesa, Playa Blanca, Tres Islas, hasta llegar a Iquique.

No obstante, para Tocopilla la generación de esta ruta no vino a cumplir el ansiado sueño de recuperación proyectado originariamente por los gestores del Comando Costero. La sensación de un Tocopilla transformado en *pasillo* entre los tres polos de desarrollo aledaños –Antofagasta, Iquique y Calama- fue consolidándose en las dos últimas décadas.

La percepción de crisis en la localidad se refuerza cuantitativamente al observar el devenir de la población, porque en el análisis demográfico entre los años 1960-1982, se observó que la provincia de Tocopilla no sólo disminuyó su importancia relativa. Este comportamiento puede explicarse por el hecho de que su población, entre los censos de 1960 y 1982, descendió de 14.7% a 11.2%, mientras que las Provincias de El Loa y Antofagasta crecieron en el mismo periodo en un 42% y un 41% respectivamente (Duchesne, 1987). Del mismo modo, la población cayó en un 4% entre los años 1992 y 2002 según los datos Casen (1992, 1994, 1996, 1998, 2000, 2003). La participación de la Provincia de Tocopilla en la fuerza de trabajo de la Región de Antofagasta, descendió continuamente desde 1972 hasta 1998 (Cademartori, 2010). Estos datos remiten a una situación de estancamiento económico, pobreza generalizada que repercutió en el decrecimiento poblacional. Entonces, el camino como solución monocausal a los problemas económicos de Tocopilla, fue solo una quimera o un ilusionismo voluntarista local que desestimó la escena regional y nacional, como así también los diversos factores de inversión externos proyectados para dicha porción del territorio del norte de Chile.

A saber de la amnesia política que ejerció la gestión del Estado para dichos territorios de la costa del desierto de Atacama, notamos la voluntad y agencia comunitaria con un cierto correlato de querer ser parte del mismo Estado que estaba olvidando a Tocopilla. Por ello, no es casual una narrativa nacionalista que estimuló la creación de dicho Comando Costero, nacionalismo que colmó las campañas de palas y chuzos con banderas chilenas: hacer caminos era hacer patria, era integrarse a ella para que se disipara la amnesia política. Era la expresión de anhelo de articularse con el resto de la comunidad nacional. Entonces, este fue un trabajo comunitario que reaccionó y agenció ante el abandono del Estado articulándose como un verdadero “ejército civil”, constituyéndose como un “comando”, una

“*avanzada*” para hacer frente a un enemigo materializado en los cerros, en los escarpados y en la abrupta geografía cordillerana costera. Una frontera a superar para incorporar nuevos territorios para la circulación y probar sus posibilidades para socorrer a una alicaída ciudad. En esta convocatoria ayudaron las banderas, las retóricas de la unidad, del esfuerzo, del voluntarismo en pro de una patria pequeña. Hubo que confeccionar un escudo que citó la fuerza y la unión entre hombres y mujeres en una escena de lucha y *sacrificio por un mañana*.

Este movimiento tocopillanos es un agenciamiento que también podemos comprenderlo desde la *territorialización de una potencia* (Deleuze y Guattari, 2000); es decir, como movimiento que marca y hace territorio y que genera códigos con vocación de establecer un nuevo orden, derivante finalmente en una estructura que buscó otorgar articulaciones, cambios, soluciones económicas y sociales.

Esta nueva territorialización se entiende desde una reescritura en el paisaje. Porque supone un cuestionamiento y reordenamiento del contexto en el cual se estaba operando. La agencia permitió que la potencia localista, reactiva a una crisis, se territorializara en este proyecto caminero. Una agencia que medió, medró, que buscó facilitar y desviar el curso de los hechos, de canalizar ideas y aspiraciones para establecer nuevas conexiones y desconexiones (Deleuze y Guattari, 2000).

Lo proyectado vialmente configuró un nuevo espacio transitivo que demoró en su completa ejecución o funcionamiento. Una reescritura territorial que planteó las posibilidades para que la rueda capitalista penetrara en yermos cerros y pudiese facilitar dinámicas comerciales, de intercambio y de consumo, pero también de emigrar: el nuevo camino estimuló la conjugación de este último verbo.

Esta configuración vial y todo su proceso descrito, está planteado desde superposiciones, desde un palimpsesto vial, contrapuntos, paralelismos con los sistemas antiguos de caminos: marcados *a pie*, por mulas, caballos, caravanas arrieras y también por pescadores hacia el sur del río Loa. El camino costero de Tocopilla a Iquique es un ensamble que no nació en el vacío, sino que se constituyó en un archivo de relatos, memorias, datos, de inteligencias espaciales, también de muertos, tal como lo denunció Latrille en los estertores del siglo XIX. Dichos archivos del territorio convivieron para facilitar la penetración motorizada que fue inaugurada con banderas chilenas, con fuerte sentido de arraigo y de ilusión. De una ilusión que finalmente se diluyó.

Iquique superó sus crisis, y luego gozó sus glorias económicas y articulaciones internacionales a través de ZOFRI desde 1975.¹² Con el camino costero a Iquique, Tocopilla, a saber de sus enormes termoeléctricas y puerto salitrero heredado del sistema Guggenheim, subrayó su condición de *Cenicienta*; título gozado y sufrido por Iquique durante tres décadas (Guerrero, 2002:64). Al parecer, por ese mismo

¹² No obstante, el sociólogo iquiqueño Bernardo Guerrero reflexiona: “El populismo, Soria, y el neo-liberalismo, construyeron una ciudad a espaldas de la población. Todo ello en nombre del progreso y del turismo. Las torres, los shoppings y los parques temáticos se asentaron en los ejes sobre los cuales se levanta el Iquique posmoderno de hoy” (2007:153).

camino el título de *Cenicienta* viajó para quedarse en Tocopilla, un camino que pavimentó y consolidó las asimetrías del capitalismo minero y la condición de periferia de Tocopilla (Galaz-Mandakovic, 2017). Y por ese mismo camino, muchos tocopillanos se fueron y lograron llegar a Iquique para quedarse para siempre.

BIBLIOGRAFÍA

Bonelli, Cristóbal y González, Marcelo

2016 “¿Qué hace un camino? Alteraciones infraestructurales en el Sur de Chile”. En: Special issue *Ontologies, Cosmopolitics and Systems of Knowledge in South America*, Edited by Schavelzon, S. *Revista de Antropologia, Brasil*. Vol. 59 (3) 18-48.

Cademartori, Jan

2010 “El desarrollo económico y social de la Región de Antofagasta”. 1º Edición. Ordhum, Departamento de Economía, Facultad de Economía y Administración UCN; Antofagasta, Chile.

Campdelacreu, Enrique

2009 “Tocopilla: una memoria de prueba”. Agrupación Cultural y Folclórica Tikopillan. [1949].

Collao, Juan

2001 “Historia de Tocopilla” (Obra póstuma) Corporación Juan Collao Cerda de Tocopilla.

Deleuze, Gilles y Guattari, Félix

2000 “Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia”. Valencia: Pre-textos. España.

Duchesne, Louis

1987 “Proyecciones de población por sexo y edad para áreas intermedias e menores: método ‘relation de cohortes’”. In M. P. Gramados (Ed.), *Métodos para proyecciones subnacionales de población*. Bogotá: CELADE.

Galaz-Mandakovic, Damir

2017 “Turbinas y electricidad para la mina, lámparas a parafina para la población: crónica de una asimetría del capitalismo minero en Tocopilla (1914-1942)”. *Estudios Atacameños*, (54), 179-200. Publicación: 25 de enero de 2017. URL: <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-10432016005000028>

___2013 “Migración y Biopolítica. Dos escenas del siglo XX tocopillano”. Retruécanos Ediciones, Tocopilla.

___2012 “Reivindicación del Patrimonio Tangible de Tocopilla”. Retruécanos Ediciones; Tocopilla, Chile.

Galaz-Mandakovic, Damir y Owen, Eduardo

2015 “Hermanos Latrille: impronta en el desierto. Pau (Francia) Tocopilla (Litoral boliviano-Norte de Chile)”. Retruécanos Ediciones; Tocopilla, Chile.

Galleguillos, Pedro

1973 “Del Comando Costero al Rio Loa”. En: Revista Tocopilla. Órgano Oficial del Centro Hogar Tocopillano, N° 14; Santiago, Chile. pp. 9-10.

Guerrero, Bernardo

2007 “La ciudad y sus transformaciones: memoria urbana de Iquique”. *Revista de Ciencias Sociales (CI)*, segundo semestre; Iquique, Chile. pp. 149-165.

___2004 “Las venas de mi ira: Jorge Soria, identidad cultural, religiosidad popular y mesianismo político en el Norte de Chile”. Ediciones Campvs y El Jote Errante;; Iquique, Chile.

___2002 “Iquique es puerto”. Ril Editores y Universidad Arturo Prat; Santiago, Chile.

Montecinos, Juan

1984 “El puerto mecanizado en su aniversario de construcción”. En *Revista Centro Hogar Tocopillano*, N°5; Antofagasta, Chile. p. 14.

Muñoz, Guido

1996 “Tocopilla: su historia y una trama deferente”. Autoedición Tocopilla.

Lima, Maximiliano

1984 “Pedro Galleguillos, el alma del Camino Costero”. En: *Revista Centro Hogar Tocopillano de Antofagasta*, N°5. p. 13.

Paskoff, Roland

1979. “Sobre la evolución geomorfológica del gran acantilado costero del Norte Grande de Chile.” En: *Norte Grande*, Instituto Geográfico, Universidad Católica de Chile. Pp.7-22.

Richard, Nicolás

2013 “Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la Puna contemporáneos”. En: Pablo Sendón y Diego Villar (eds.), *Al pie de los Andes. Estudios de etnología, arqueología e historia, Itinerarios/ILAMIS*, Cochabamba, p. 47-70.

Rossi, Giovanna.

1993 “Tocopilla, reseña histórica y desarrollo urbano”. Ed. Norgener S.A.; Tocopilla, Chile.

Tuan, Yi Fu

2007 “Topofilia y entorno”. Editorial Melusina; Madrid, España.

ARCHIVOS

AGT: Archivo Gobernación de Tocopilla.

ABCN: Archivo Biblioteca Congreso Nacional. Fondo Cámara de Diputados.

HEMEROGRAFÍA

Diario La Prensa de Tocopilla, ediciones de 1942, 1949, 1967, 1969, 1970, 1971, 1974 y 1993.

Diario El Mercurio de Antofagasta, edición de junio de 1993.

Diario La Opinión de Tocopilla, edición de mayo de 1929.

ENTREVISTAS CITADAS

- Castillo Ramírez, Alfredo.
2010 y 2017. Ex SEREMI, ex Alcalde y ex Gobernador de Tocopilla en diversos periodos. Fundador del Comando Costero de Tocopilla al Loa. Entrevista realizada en Tocopilla. Julio 2010.
- Fernández, Sergio.
2010. Tocopillano, nacido en 1930 (Q.E.P.D.), toda su vida estuvo vinculado a empresa exportadora de salitre. Dirigente religioso y militante de Democracia Cristiana. Entrevista realizada en Tocopilla. Julio 2010.
- Galleguillos Aguilera, Pedro.

2014. Comerciante nacido en Tocopilla. Hijo del presidente y fundador del Comando Costero, Pedro Galleguillos Tapia. Entrevista realizada en Tocopilla. Diciembre 2014.

- Peralta Silva, Manuel.
2014. Entrevista realizada en Tocopilla. Diciembre 2014.
- Rodríguez, Carmen.
2014. Entrevista realizada en Tocopilla. Diciembre 2014.
- Vera Gutiérrez, Ximena.
2014. Administrativa nacida en Tocopilla en 1970. Entrevista realizada en Tocopilla. Diciembre 2014.
- Vera Olmos, Héctor.
2014. Paramédico residente por más de 40 años en Tocopilla. Entrevista realizada en Tocopilla. Diciembre 2014.
- Villegas, Pedro.
2009. Tocopillano (Q.E.P.D.) fundador del Comando Costero Tocopilla al Loa. Entrevista realizada en Tocopilla. Junio 2009.
- Zamora, Patricia.
2014. Entrevista realizada en Tocopilla. Diciembre 2014.

Recibido: Abril de 2018

Aceptado: Junio de 2018