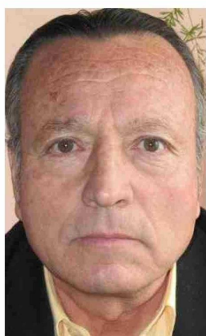


# Jorge Soria Quiroga

## Y la ruta Iquique – Oruro



Pedro Oróstica Codoceo

### INTRODUCCIÓN

Desde la anexión de Tarapacá a la administración chilena, la historia ha demostrado que los gobiernos centrales en nuestro país, no establecieron estrategias de desarrollo sostenible de mediano ni largo plazo para esta región. Por cuanto, los gobiernos regionales que replicaban los mandatos centrales tampoco. Evidencia de esto, lo encontramos en las memorias del "Comité Pro-Construcción

del camino de Iquique a Oruro", publicado en febrero de 1934, por imprenta Lemare & Co. De acá extraemos las peticiones para establecer, en primer lugar, un ferrocarril, y luego una ruta terrestre que integrara ambos territorios nacionales.

Estas obras, según leemos, "asegurarían para siempre la vida de Iquique, incluso después de agotado el salitre". Cuestión que no tuvo ocurrencia, al no encontrar eco en los gobiernos de Santiago.

Este abandono fue tal que, incluso, a escasos años para la llegada del siglo XXI, la capital regional de Tarapacá no contaba con accesos, salvo la carretera Panamericana, Ruta 5, y el zigzag que aún se mantiene. Una situación incomprensible luego que un tercio de los recursos para las arcas fiscales del país, fueron proveídos por la explotación de la industria salitrera, proveniente de estos territorios tarapaqueños.

Para demostrar lo señalado,

referiremos las solicitudes elaboradas por este Comité, a diferentes presidentes del país, durante los años 1902, 1906, 1928, 1933. En primer lugar el establecimiento de un ferrocarril y luego la construcción de una ruta terrestre. Peticiones infructuosas, a pesar de algunas buenas intenciones y promesas, provenientes de los ejecutivos centrales. Hubieron de transcurrir más de 60 años para que hiciera su aparición el año 1964 Jorge Soria Q. como alcalde de la ciudad de Iquique y con nueva inspiración retomara y llevara a efecto, después de largos años, este sentido proyecto carretero.

Esta segunda petición, se lleva a efecto en el contexto de gira al norte del presidente Pedro Montt. En esa oportunidad en Iquique se le hizo entrega del impreso "Memorial Expositivo de las necesidades de la provincia de Tarapacá..." donde volvía a exponerse lo conveniente para el progreso de un ferrocarril de Iquique a Bolivia. Al respecto se lee: "en resumen podemos afirmar que la gran y urgente necesidad de la provincia de Tarapacá es la construcción de ferrocarril de Iquique hasta el interior central de Bolivia. Esta obra aseguraría para siempre la vida de Iquique, después de agotado el salitre..." Tampoco hubo comprensión.

### PETICIÓN DE 1902

En el Folleto N°2 de estas Memorias, se lee: "se envió al gobierno un memorial en el cual se expusieron las razones que aconsejaban la construcción del mencionado ferrocarril internacional. Esta presentación fue acordada por concurrenada reunión de personalidades y representantes de las principales firmas industriales y comerciales de Iquique, no tuvo ni siquiera la suerte de merecer una respuesta." En ese momento ejercía como presidente de la República Germán Riesco Errázuriz. Esta constituye la primera petición registrada desde Iquique hacia la capital.

### PETICIÓN DE 1906

### PETICIÓN DE 1928

Otro hito, se constituye en este año 1928. En el cual don Carlos Harms Espejo "se trasladó a Santiago para exponer este anhelo de Iquique al entonces presidente Carlos Ibañez del Campo. Se enumeran con amplitud de detalles los beneficios...con lo cual Tarapacá se convertirá en un emporio inagotable de recursos." El presidente "se interesó vivamente por el documento proyecto que le exhibió el general Harms, pero terminó por rechazar". Es así que, por diferentes motivos las aspiraciones tarapaqueñas fueron negadas. No obstante con el surgimiento de la





construcción del Tranque de Caritaya, se instala la idea de una ruta terrestre que uniera territorios de ambos países.

#### TRANQUE DE CARITAYA

En esta negativa de los gobiernos se encontraban en Iquique, cuando surge la construcción de este tranque. Por cuanto, "para transportar materiales, obreros, víveres desde el pueblo y estación de Zapiga hasta la obra, a más de 4.000 metros de altura fue necesario construir una carretera" para el mencionado traslado. De ahí "el ingeniero Alberto Grado concibe la feliz idea de que se prolongara esta vía, o en su defecto, se hiciera arrancar un ramal desde algún punto de su trayectoria hasta la frontera con Bolivia a fin de habilitar una vía internacional." Hasta la frontera había solo una distancia de 57 kilómetros. Petición de 1933 y ruta terrestre

Durante este tiempo, en plena crisis salitrera, "el referido proyecto no tuvo ningún avance." En 1933 "se le solicitaba su construcción al presidente Arturo Alessandri Palma. Incluso el diputado Carlos Müller Rivera expone en la Cámara el proyecto de unir Iquique - Oruro por una vía caminera, señalando que esta obra es una solución a la horrorosa miseria en que

se debaten los tarapaqueños." Con fecha 6 de octubre de 1933 Alessandri hizo llegar la respuesta a través de un telegrama. La reproducimos para los lectores, dada la pertinencia en la presente crónica.

"Es grato para mí comunicarle que se construirá el camino a la frontera boliviana para unir ese pueblo con Oruro. Muy en breve partirá a esa la Comisión de Ingenieros que efectuará en el terreno el estudio del trazado definitivo de esa ruta." Con posteridad, el presidente del Comité recibió telegrama del Director General de Carabineros cuyo tenor fue el siguiente: "se me encarga significarle que puede hacer presente al Comité que usted preside y a Tarapacá, que en el presupuesto del

año próximo se consultarán los fondos necesarios para iniciar la construcción del camino." Se agregó: "la comisión designada para estudiar el trazado, está ultimando sus preparativos para dirigirse a esa muy en breve." No obstante, todo continuó sin alteración respecto al sistemático aislamiento de Tarapacá y su capital regional, tanto nacional como internacional.

Fue así que lo encontró Jorge Soria Q. en 1964 cuando asume por primera vez como alcalde en la Municipalidad de Iquique.

1964: Surge Jorge Soria Quiroga  
 Hasta ese momento nada se había logrado de parte de los gobiernos centrales ni regionales. La región continuaba aislada y con un

paupérrimo nivel socio económica de sus habitantes. Fue en tales condiciones que, en 1967, se realiza el "paro de las banderas negras." En 1968 se activan las gestiones dirigidas a romper la incomunicación física regional, para lo cual se retoman las caravanas de integración entre los pueblos de Iquique y Oruro realizadas en 1958. Ese mismo año (1968) el alcalde Soria, viaja a Santiago y se entrevista con el presidente Eduardo Frei Montalva.

Esta reunión con el jefe de Estado, tenía como objeto solicitarle la participación del gobierno chileno en la construcción de esta ruta binacional. A lo cual estuvo de acuerdo, no obstante, le señaló que también había que considerar el parecer

del gobierno boliviano. A partir de ese momento, Jorge Soria Q. pone en práctica un temprano trabajo paradiplomático, con autoridades centrales, regionales, locales y habitantes del país hermano. No obstante a consecuencia de la presencia militar en el gobierno de Chile, 1973 hasta 1990, se suspende todo trabajo en este sentido. De vuelta a la democracia, en 1992, nuevamente como alcalde de Iquique, retoma esta emblemática obra...hasta su terminación.

#### CONCLUSIÓN

Anando los antecedentes presentados en 1902, 1906, 1928, 1933, y la historia posterior de Tarapacá, la conclusión es conocida. A partir de 1964, el ex alcalde de Iquique, hoy senador de la República de Chile, trabaja incansablemente para lograr, el año 2007, luego de sistemáticas gestiones ante las autoridades centrales de Chile, la firma de protocolo para el mejoramiento integral de la ruta terrestre Huará Colchane; adquiriendo ésta el carácter de carretera internacional. Este tramo es la contraparte boliviana de Pisiga Bolívar - Oruro. La cual fue construida por tramos y que hoy conforma la carretera Iquique - Oruro, ruta de gran importancia del Corredor Bioceánico Norte.

Es importante en esta conclusión, dejar establecido que, la construcción de esta vía no constituyó iniciativa de los estamentos centrales de Chile. Ni en los peores momentos de crisis se le permitió a Tarapacá buscar alternativa para su desarrollo y progreso, a través de su internacionalización. Las rutas bioceánicas hoy existentes en el Cono Central Sudamericano utilizadas por Bolivia, Argentina, Paraguay, Brasil y Chile, fueron ideadas y trabajadas desde el Municipio de Iquique.

