

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/268221478>

Antofagasta y los inmigrantes: entre la praxis del asentamiento industrial y el imaginario de la ciudad de servicios, 1880–1930

Conference Paper · July 2014

CITATION

1

READS

277

3 authors:



Claudio Galeno

Universidad Católica del Norte (Chile)

222 PUBLICATIONS 130 CITATIONS

SEE PROFILE



Jose Gonzalez

Universidad Católica del Norte (Chile)

86 PUBLICATIONS 171 CITATIONS

SEE PROFILE



Marcelo Lufin

Universidad Católica del Norte (Chile)

71 PUBLICATIONS 212 CITATIONS

SEE PROFILE

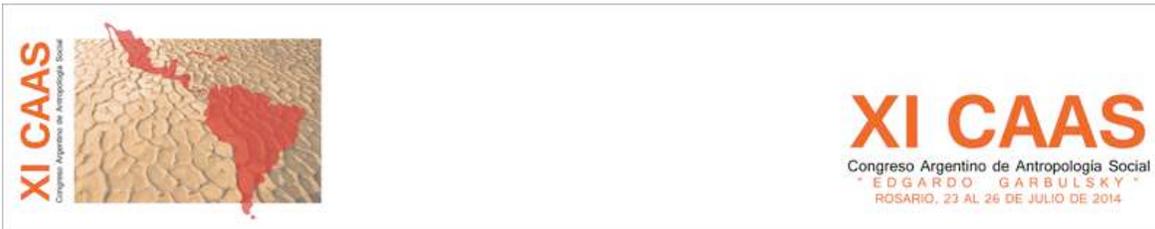
Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



Fondecyt 11180673: Estudio histórico de la arquitectura hospitalaria y equipamientos de la salud en ciudades puerto del norte de Chile: Arica, Iquique y Antofagasta, 1880-1967 [View project](#)



Proyecto SOC1403 "Patrimonio Industrial: Formas de Habitar Colectivo en el Sur de Chile. Aportes para su puesta en valor y recuperación integrada" [View project](#)



XI Congreso Argentino de Antropología Social

Rosario, 23 al 26 de Julio de 2014

GRUPO DE TRABAJO

GT 52

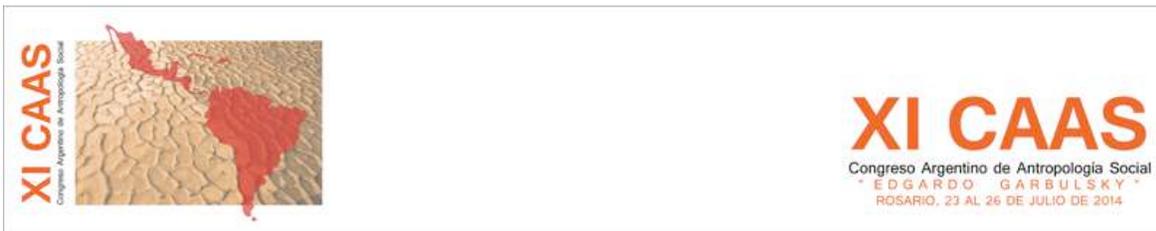
TÍTULO DE TRABAJO

Antofagasta y los inmigrantes: desde la praxis del asentamiento industrial al imaginario de la ciudad de servicios, 1880-1930

Nombre y apellido. Institución de pertenencia.

Claudio Galeno, José Antonio González, Marcelo Lufin.

Universidad Católica del Norte, Antofagasta.



Antofagasta y los inmigrantes: entre la praxis del asentamiento industrial y el imaginario de la ciudad de servicios, 1880-1930¹

La formación de la ciudad puerto de Antofagasta se desarrolló en el borde poniente del desierto de Atacama, en los pies de la Cordillera de la Costa, a orillas del Océano Pacífico. Es un espacio geográfico que Bolivia bautizó como Departamento del Litoral, y que en 1879, en la Guerra del Pacífico, fue anexada a Chile.

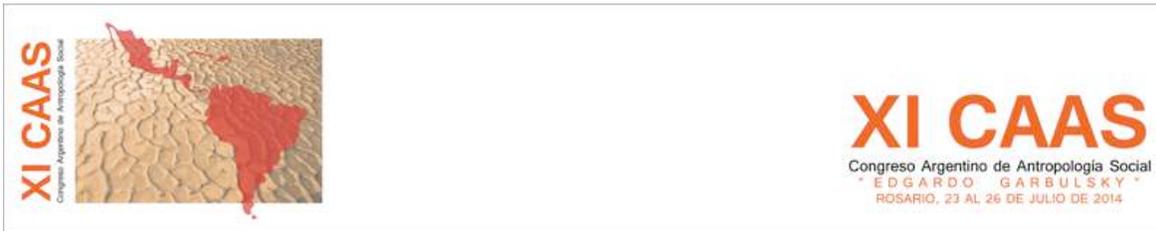
A pesar de ser la ciudad puerto más joven de los territorios anexado del norte chileno, ha tenido un crecimiento acelerado motivado por el éxito e intensidad de la explotación minera, sostenida principalmente en plata, nitrato y cobre. En 1866 se asentaron precariamente los primeros exploradores, los chilenos Juan López y José Santos Ossa, y en 1869, la urbe fue fundada oficialmente desde el puerto de Mejillones. Su primer plano conocido fue diseñado por José Santos Prada, pero diversos otros planos van revelando los procesos de modernización de la ciudad y su ensamblaje con la estructura industrial. El éxito de la explotación del nitrato, hasta alrededor de 1930, atrajo personas emprendedoras desde obreros a profesionales e inversionistas de diversas nacionalidades que conformaron una sociedad cosmopolita desde sus orígenes.

2

Paradójicamente, se trata de un territorio escaso en agua, con pocas vertientes que además por lo general son salobres. El motivo para emplazarse en ese espacio geográfico, fue más bien por la proximidad con las áreas de extracción y por que existía una ensenada que fue denominada la Poza, una caleta de pequeñas dimensiones pero de un tamaño suficiente para albergar algunos muelles que permitieron embarcar los minerales. Sin embargo su tamaño y profundidad no permitían que ingresaran los veleros y vapores, de modo que se mantenían anclados en el fondeadero afuera de la poza y la carga se transportaba mediante barcazas llamadas lanchones.

En ese paraje se traza la urbe. Por el borde norte de la Poza se delimita un extenso terreno industrial de 750 metros de largo por 300 de ancho para la Compañía Melbourne Clark. (Arce, 1997, 74-75) Se trata de una pieza cuyo límite sur, en calle Bolívar, fue definido con una orientación diagonal en sentido noroeste-sureste. Si revisamos el plano

¹ Esta investigación es parte del Proyecto Fondecyt 1130785, año 2013.

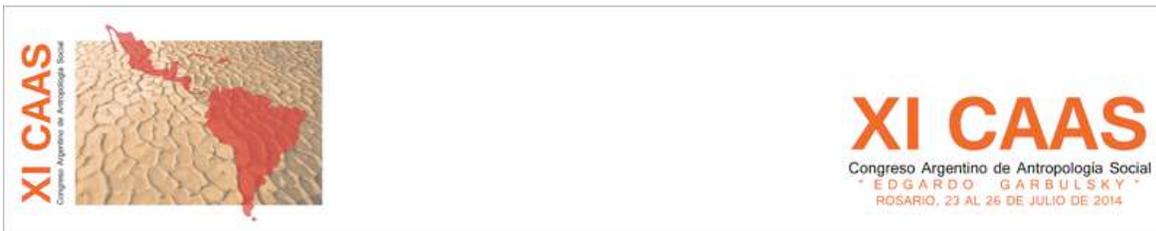


de Prada, veremos que la oblicua no es exactamente a 45 grados con respecto de los puntos cardinales, sino que está rotada levemente en 11 grados hacia el Oeste. Sin embargo si verificamos el trazado con imágenes aéreas o satelitales contemporáneas, la rotación in situ es de 5 grados hacia el Este.

La precisión o imprecisión de esa alineación, finalmente definió la orientación de la trama del damero girado con manzanas de 100 por 100 metros, un trazado que posee una serie de aspectos pragmáticos que lo hacen virtuoso.

Arce y luego Panadés y González han destacado el ancho de 20 varas o 16,71 metros para las calles que propuso el ingeniero británico George Hicks, Administrador de la Compañía Salitrera Melbourne Clark, quien previó una ciudad de amplio porvenir con amplias calles. Pero un par de otras apreciaciones podrían ser adicionadas a esta condición, el mayor ancho de calles significa una mayor distancia entre manzanas, y esa situación colaboraba a la prevención de incendios, un suceso propio de una época de arquitecturas construidas en madera en un ambiente desértico. Además otra peculiaridad se puede observar en esa decisión, desde fines del siglo XVIII se conocían los beneficios sanitarios que significaban aislar los cuerpos arquitectónicos, y las transformaciones urbanas de París que lideraba Haussmann desde 1852 hasta 1870, operaciones contemporáneas que fueron un ejemplo de saneamiento urbano y un modelo a seguir en todo el mundo. En el caso de Antofagasta, la diagonal suroeste-noreste coincide con el viento predominante que durante el día viene desde el mar por el suroeste, y las calles ventilan del espacio urbano. Sobre el tema de la orientación debemos mencionar el asoleamiento, ya que para ese ambiente y latitud, la manzana rotada es la mejor forma de que todas las fachadas estén expuestas de alguna forma a la radiación.

A partir del acto fundacional se constituye esta permanente oscilación entre la praxis del asentamiento, desde su faceta de ciudad industrial liderada por la tecnología y que se puede observar en su planos, y, por otro lado, la urbe de servicios cosmopolita constituida de imaginarios que se fueron consolidando de las nostalgias, y se puede observar en las arquitectura, pero también en los relatos, en las impresiones de las memorias, en las postales, tanto sus imágenes como sus breves escritos. Como manifestó el crítico de arte

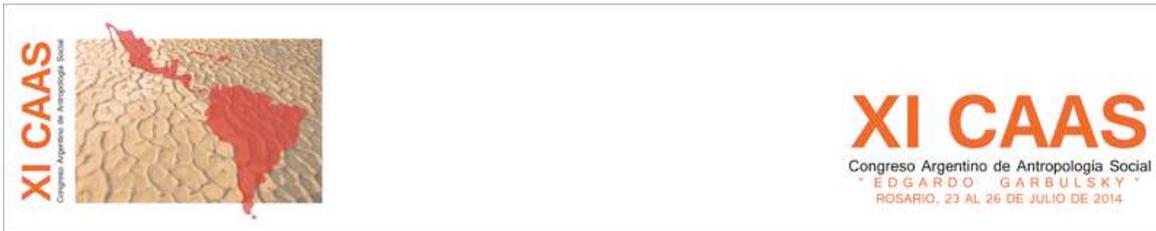


Reynaldo Roels, una sociedad de inmigrantes promueve una “tradición idéntica” sostenida en la “condición melancólica del inmigrante” (Galeno, 2010, 275).

El desarrollo del asentamiento en la adversidad del ambiente fue posible gracias a las oportunidades que entregó la tecnología de la revolución industrial, en ese sentido la llegada de profesionales extranjeros contribuyó a la prospección científica del desierto, y a la definición pragmática de la urbe. Por ejemplo, agentes importantes fueron los ingenieros de la Compañía Melbourne Clark que luego sería la Compañía de Salitres y después la Compañía del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, en ese espectro estaba Hicks, pero también fue clave el ingeniero neozelandés Josiah Harding, que estuvo largo tiempo trabajando en la empresa y extendió la ciudad con la construcción del ferrocarril a partir de 1872-1873, y más tarde diseñaría junto a Edward Woods el puente metálico de Conchi sobre el río Loa, que fue considerado el más alto del mundo (The Engineer, 1889, 348-349), el trabajo de Harding orientó significativamente la proyección urbana de Antofagasta, como se puede apreciar en diversos planos hasta el plano de ensanches de 1934. Luego podríamos mencionar al sueco Charles Wilson que contribuyó con la destilación solar de agua construyendo en 1872 un gran evaporadora en pleno desierto, en un sector denominados Las Salinas, que fue considerada la mayor planta de ese tipo en el mundo (Harding, 1883, 284-288); el británico R. J. Mannings diseñó la canalización de agua potable de la ciudad en 1892; y A. D. Swan de Montreal hizo uno de los proyectos para un nuevo “puerto exterior” en 1913.

Progresivamente una serie de planificaciones van revelando estos cambios de las expresiones pragmáticas de la urbanización de la ciudad industrial, promovidas desde el ferrocarril y la necesidad del embarque de minerales.

El plano de 1873 de Adolfo Palacios revela el inicio del ensamblaje de la ciudad de servicios con la ingeniería del transporte de la Revolución Industrial. A propósito de él se pueden abordar dos temas, por un lado el trabajo de Harding que está proyectando el ferrocarril hacia el desierto, pero que tiene repercusiones urbanas produciendo un ensamblaje de ciudad y vías férreas. Además, entre los cuarenta y un sitios destacados con su emplazamiento en ese plano, se muestra una casa fotográfica, un medio artístico que acompañó la industrialización por sus aspectos químicos y ópticos, y que se asentó



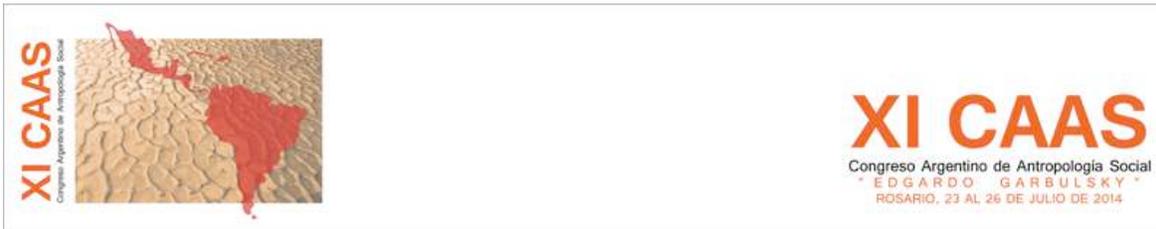
con propiedad en el registro del desierto de la mano de técnicos extranjeros. Eso se evidencia, en el hecho que Antofagasta desde sus inicios fue registrada por la fotografía, más que por la pintura.

El capitán de fragata Francisco Vidal Gormaz, luego del inicio de la Guerra del Pacífico, levantó en 1880 el asentamiento, su fondo marino en torno a la poza y algunos aspectos geográficos y referencias en el paisaje. Esa litografía exhibe los pequeños ensanches de esos años, marcados por manzanas achuradas solo por el borde, en el actual barrio Estación y en torno a la Plaza Sotomayor. También muestra la consolidación del ensamblaje del ferrocarril con la urbe que venía desarrollando el ingeniero Josiah Harding, y su extensión en la geografía hacia el sur. Pero sin duda el área con más detalles es el fondo marino, ya que era el único medio de arribar a la ciudad.

Ese plano aclararía la orientación de la trama, se trata de una alineación entre el área de fondeadero y la parte más profunda, esquivando las rocas, para ingresar a la Poza, en el eje de calle Bolívar. Servía tanto para anclar en la bahía como para ingresar a la ensenada. Además se produce una situación de carácter más existencial, esa alineación coincide con cerro Moreno, una montaña aislada de 1.200 metros de altura que está en el otro extremo de la bahía de San Jorge y que cierra la composición culminado las vistas en el fondo de las calles que desembocan en el mar. Esa pieza geográfica que es parte de la estructura simbólica del imaginario del paisaje del espacio urbano.

5

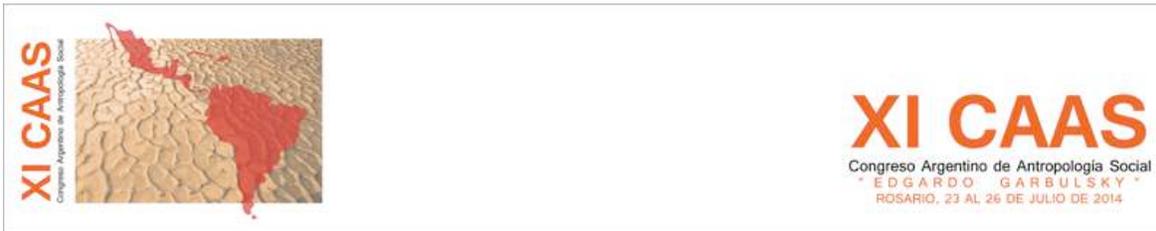
La instalación de la Fundición de plata de Playa Blanca algunos kilómetros hacia el sur del asentamiento contribuirá con una serie de servicios. Esa instalación industria pertenecía a la Compañía Huanchaca, había sido diseñada por los ingenieros Arturo F. Wendt y A. Gmehling en 1889 y fue terminada en 1892. (Ahumada, 1999, 39-40) Para traer el material se extendió la vía férrea que había iniciado la Compañía de Salitres, hasta Bolivia. En 1888 ambas compañías se fusionaron y se formó The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited. Además construyó una línea telegráfica que comunicaba la red minera y construyó una red de agua potable desde el interior de la región, obras que fueron dirigidas por el ingeniero francés Alberto Luis Dietrich. (Ahumada, 1999, 28-34)



El plano de 1895 de Nicanor Boloña y J. Tonkin Th., si bien no muestra planificaciones, revela muy bien un momento de organización nuclear y que se ha desarrollado en torno a su centro histórico y en el cual el ferrocarril y sus patios empieza a quedar encerrado en la estructura urbana. Esa trama muestra 34 edificios públicos de relevancia que están numerados y se indican en un listado: la Intendencia, el Correo, el Telégrafo, el Juzgado de Letras, el Banco de Chile, el Hotel Sud Americano, el Hotel de Comercio, el Cuarteles de la 5ª Compañía de Bomberos, de la 3ª Compañía, y del Cuartel de la 1ª, 2ª y 4ª, el Teatro Nacional, la Iglesia Parroquial, la Cárcel, el Cuartel de Policía, la Aduana, la Agencia de Vapores, la Recova, la Escuela, la Empresa de Gas, los muelles Miraflores, Barnett, de Pasajeros, del Ferrocarril, de la Compañía de Salitres, la Oficina de la Compañía de Salitres, la Fundición Orchard, la Fundición de Borato, los Corrales de Policía, la Empresa de Ferrocarril Urbano, los baños de Orchard, el antiguo Establecimiento de la Beneficiadora, y el Establecimiento Bellavista. A eso se suman una serie de otros lugares, como el cable submarino, las canchas de cricket y de tiro al blanco, el polvorín, la cancha de carreras, las plazas, el cementerio, los fuertes, el hospital, el faro, otros baños, la estación, la Poza, el camino a Caracoles, el lazareto, el matadero y su muelle y el motor de viento. El plano es una representación de un ideal, ya que la ciudad no está ensimismada en sus servicio, sino que está profundamente tensionada por la Fundición Playa Blanca hacia el sur, algo que no se muestra en el plano y que solo se insinúa por la vía del tren, y además el Ferrocarril está extendiendo sus dominios hacia el norte y noreste.

6

La tensión con la ciudad industrial se revela mediante un extenso plano de 1898, conservado en los archivos del Ferrocarril de Antofagasta, que muestra alteraciones propuestas entre Antofagasta y el kilómetro 28. En un extremo se sitúa la incipiente Antofagasta y en el otro extremo la Fundición de la Compañía Huanchaca, ambas estructuras enlazadas por la vía del ferrocarril, extendidas en la geografía, un trazado que definirá la orientación en la que se irá proyectando la urbe, prácticamente hasta los años treinta. El plano es de proyecciones del Ferrocarril, así que están los trazados hacia el norte, por el borde y hacia Huanchaca, y sorprendentemente un futuro nuevo trazado de las vías férreas de llegada a la ciudad desde el sur, se trata de un excelente reflejo de las



ambiciones de esa empresa y de como la ciudad de servicios está contenida y es una imagen de una extensa proyección pragmática en el territorio.

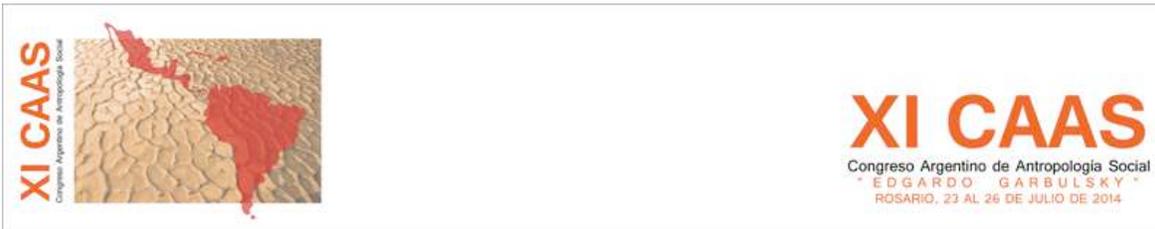
En paralelo a la praxis tecnológica se fue consolidando el imaginario de la ciudad de servicios. Así desde el comercio hasta el ocio estuvo determinado por la vida del inmigrante, manifiesto en el comercio, servicios y el lenguaje urbano definido por las arquitecturas erguidas por inmigrantes, empresas extranjeras o el Estado, mediados por arquitectos, ingenieros o constructores, como en el caso del ítalo-árabe Luigi Verga Abd-El-Kader, el catalán Jaime Pedreny Gassó, el sevillano José Espiau y Muñoz, el francés Emile Doyere, o el ítalo-chileno Leonello Bottacci Borgheresi.

Un relato que ilustra la vida urbana en sus inicios es el escrito “Antofagasta, la capital del desierto” de Antonio Acevedo, publicado en 1931, pero que en 1930 una versión fue publicada por el periódico El Mercurio de Antofagasta. El escrito es crítico y hace referencia a un periodo aproximado entre 1880 y 1930, y está basado en relatos orales.

Acevedo define la ciudad como cortesana y pródiga. El autor manifiesta que debido a explotación las platas de Caracoles y Huanchaca se “derramaban un río de metal precioso sobre la ciudad, vino la edad fantástica de la población: envueltos en el brillo del oro formaron allí su aquelarre los siete pecados capitales” (Acevedo, 69-70). La abundancia económica del gran número de trabajadores de Huanchaca, Caracoles o de la Fundación Templemann se reflejaba en que se ganaban muy buenos salarios, pero “vivían la peor de sus vidas” (Acevedo, 70).

Una de las evidentes características del puerto, con su perfil masculino y derrochador, era la vida en torno a los burdeles. Acevedo cuenta los sucesos en torno a la calle Nuevo Mundo, vía que luego de la Guerra del Pacífico pasó a llamarse Angamos y en torno a 1925 empieza a denominarse Manuel Antonio Matta, según los planos urbanos de ese periodo:

“La ciudad en aquel tiempo era una mancha de sombra junto a la claridad del océano; parecía un gran pulpo succionador de vidas. Tenía una calle llamada *Nuevo Mundo* donde estaban instaladas las casas de amor, frente a cuyos portales brillaban los más fantásticos faroles. En todas partes surgía la canción y la cueca, y también en todos los



sitios la razón suprema era la embriaguez con su cortejo de incoherencias. Los rotos llegaban allí con los bolsillos llenos de dinero, arrojando como quien dispara pedruscos las monedas de oro a la calle con cualquier pretexto. El más insignificante pedía cien vasos de ponche, y el amor era del que poseía más fuerza o mejor sabía blandir el *corvo*; ese mismo corvo que en la guerra hiciera célebres a los soldados del *Atacama*.” (Acevedo, 70)

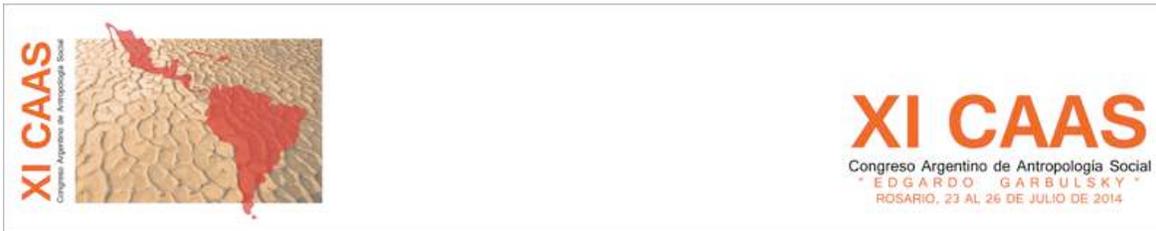
Acevedo añade nuevo datos respecto de la ubicación de estos burdeles que albergaban mujeres estupendas que venían de “todos los rincones del mundo a cambiar pecados por oro, y a confundir lagrimas con risas, y placer por muerte”:

“También las calles 14 de febrero y Angamos, hoy Manuel A. Matta, tenían esa clase de negocios, y había uno más o menos atravesado que llegó a ser el punto de reunión de toda la ciudad sin distinción de clases. / Llamábase Las Delicias del Canario. (...) Aún flotan en la memoria de los viejos los nombres de *Miss May*, *El Quirquincho* y *Mme. Caliche*.” (Acevedo, 71)

8

Luego de ese periodo de arrebatos, Acevedo indica que la ciudad “cansada de tanta orgía y de tanto trabajo” se paraliza, se aletarga en torno a 1900. Como ha investigado Ahumada, ese momento de articulación histórica corresponde a un periodo de agotamiento de la extracción de la plata y la baja en el precio internacional. El ciclo de la plata culminó con el cierre de la Fundición Playa Blanca de la Compañía Huanchaca, por las inundaciones de sus minas en Pulacayo, lo que se sumaba a la baja ley de lo extraído y a los reclamos de la comunidad antofagastina por la contaminación de plomo que producían sus hornos, lo que mereció un estudio realizado por el doctor Eduardo Le-Fort y el ingeniero C. Almeyda en 1896. A partir de ese momento las actividades se fueron reduciendo hasta su completa paralización en 1902. (Ahumada, 1999, 60-65)

A pesar de que Acevedo trata de situar su relato de Antofagasta en una cronología, lo cierto es que varios hechos son simultáneos. Una buena y verdadera frase desde el punto de vista conceptual, es cuando dice que “el ferrocarril ató con sus tentáculos de acero el mar con el desierto” (Acevedo, 73), pero en realidad eso había empezado a ocurrir con las primeras operaciones de Harding a partir de 1872-1873.



Un documento de Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited, indica las fecha en que fueron completadas las secciones y ramales del ferrocarril: 1873-1873-Portezuelo y Salar del Carmen (36 km); 1877- km 36 a Carmen Alto, km 122 (86 km); 1879- km 122 a Salinas, km 128 (6 km); 1882- km 128 a Central, km 136 (8 km); 1883- km 136 a Pampa Alta, km 150 (14 km); 1886- km 150 a Calama, km 238 (88 km); 1887- km 238 a Añil, km 295 (57 km); 1888- km 295 a Ascotán, km 360 (65 km); 1889- km 360 a Uyuni, km 610 (250 km); 1889- cambio de ruta de la línea principal entre los kilómetros 28 y 44; 1892- km 610 a Oruro, km 924 (314 km). Sin embargo los ramales si fueron realizados con posterioridad al cambio de siglo: 1902- Chuquicamata (10 km); 1906- Mejillones (77 km); 1907- Collahuasi (96 km) y Boquete (111 km). (Escudero y Urzúa, 1979, 36)

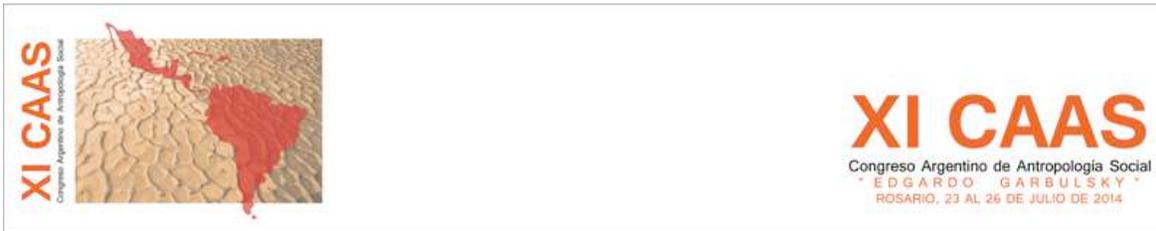
El semanario Sucesos desde Valparaíso exhibió noticias de todo el país, en el número 2 del 27 de agosto de 1902 publicó “La crisis de Antofagasta”, aludiendo al cierre de la Fundición de Huanchaca. Dicen:

9

“Pocos centros marítimos de nuestra costa y pocas ciudades nuevas de la América del Sur han sido objeto, sin embargo, de pronósticos o cálculos más halagüeños para el porvenir que la ciudad de Antofagasta. Desde la época de la inauguración del citado ferrocarril hasta los mismos días actuales, tanto el capital chileno o extranjero, como la iniciativa general o individual de los hombres de empresa, han ido a buscar en aquella zona del país, con preferencia a otras que son tal vez más propicias a su empleo, el medio de ganar un elevado interés, bien constituyendo fuertes empresas industriales, bien radicándose en el comercio local e internacional de aquella plaza.” (Sucesos, 1902, 8)

La nota sigue con esperanzadoras reflexiones acerca del puerto que tiene “una grande importancia comercial” y “un desarrollo extraordinario”. Agrega:

“Actualmente Antofagasta no cuenta con menos de 20.000 habitantes; reúne todas las comodidades y adelantos de una floreciente ciudad; tiene hermosas plazas, calles amplias, concurridas por una activo comercio, sí como paseos y servicios de viabilidad y alumbrado que nada dejan que desear. / La mayoría de sus habitantes, rudos y honrados hombres de trabajo, forman una colectividad laboriosa y respetable, en la que si tal vez el



espíritu de sociabilidad y cultura intelectual no está desarrollado como en Valparaíso, Iquique, Concepción, etc., posee en cambio aquella condición especial que permite al hombre moderno desenvolverse con facilidad y provecho en los negocios de la vida práctica.”

Finalmente entre críticas respecto de los espacios de sociabilidad y elogios por la hotelería y los deportes “donde el público consagra sus horas de ocio a los ejercicios corporales y a la satisfacción de las necesidades físicas”, resalta la nueva noticias que llegan de ese puerto, “pues parece que los negocios vuelven a normalizarse”. (Sucesos, 1902, 9)

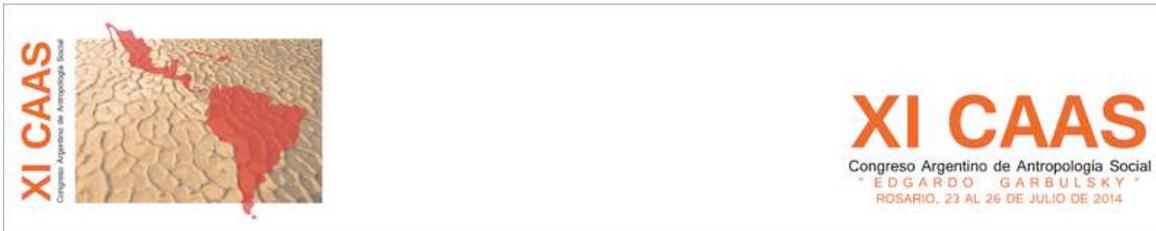
En 1903 hubieron varios planos, que permiten comprender un debate en torno a la Avenida Brasil, de como debería seguir la trama de las manzanas hacia el sur, en diagonal o con el orden de los puntos cardinales. Además se acusa el futuro desplazamiento de la vía del ferrocarril desde la actual Av. Argentina hacia el límite oriental de la ciudad que implicó la reubicación del hospital.

10

La Revista Marítima de Chile, en su número 13 del 1º de diciembre de 1905, refleja muy bien las expectativas del puerto para la ciudad. Allí se publica un proyecto utópico del puerto, que avanza sobre el mar en una actitud orgánica y monstruosa. El proyecto de mejoramiento decía: “El puerto de Antofagasta atraviesa en esta época entorpecimientos serios. / Las instalaciones de este puerto eran anteriormente apenas suficientes para movilizar el tráfico establecido y el puerto no se hallaba de ninguna manera preparado para recibir el aumento del tráfico aunque fuera relativamente poco importante.” (Hoof, 1905, 5)

El proyecto del ingeniero H. L. van Hoof pretendía aprovechar las rocas llamas “La Isla” para posar los terraplenes y malecones y desde ahí extender un rompe olas de 300 metros. Entre la ciudad y los patios se mantenía un canal.

A esa ciudad que caía y renacía, arribó un relato femenino. Con el desarrollo del salitre llegaron algunas mujeres de clases sociales más elevadas, acompañando sus maridos para administrar la vida social de la familia, como en el caso de la chilena Carmen Smith (1936), hija del pintor Antonio Smith, nieta de escoceses, que llegó con su esposo, el



aduanero Fidel Espinosa, a fines de 1901 a Coloso y luego en 1907 a Antofagasta donde residió hasta 1913. Espinosa administró la aduana de esa novísima caleta donde se embarcaría el nitrato proveniente del Cantón de Aguas Blancas y luego fue Alcaide de la Aduana de Antofagasta. El ambiente era cosmopolita, como relata Smith:

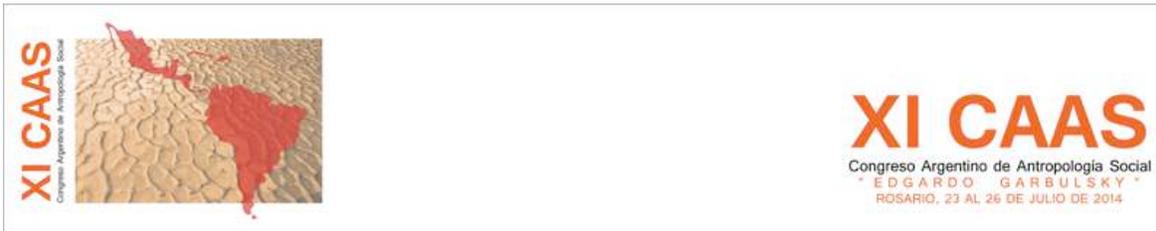
“Constantemente el mar se veía poblado de buques de vela y vapores de distintas nacionalidades, ingleses, franceses, alemanes, italianos, rusos, holandeses, noruegos, daneses, etc. Tuve oportunidad de conocer a casi todos los capitanes de estos barcos, en su mayoría hombres cultos y corteses. Con frecuencia nos convidaban a almorzar a bordo y ¡que variedad de guisos tuve ocasión de paladear! Los italianos nos festejaban con sus especiales tallarines, ravioles, mortadelas, vinos Lacrima cristi [sic], marsala, en fin una gran variedad de todo; los ingleses con sus rosbig [sic], sus pasteles, plum pudding, mermeladas amargas, todo confeccionado con poco condimento. Los alemanes con sus arenques, sus chucrut y guisos dulces, vino del Rhin y su famosa cerveza. la comida rusa buena en sí, lo original que hallé en ella fue el famoso caviar que lo preparaban como entrada de una manera exquisita. La mejor cocina es sin duda la francesa; su comida condimentada con discreción y muy bien presentada.” (Smith, 1936, 125)

11

La Sra. Smith explicó con claridad el ímpetu minero que se desarrollaba en ese periodo: “(...) Coloso estaba en su apogeo como también Antofagasta. El resurgimiento de estos puertos se produjo por la fiebre de diferentes negocios que se desarrollaban en esa época. El primer factor era el salitre; había también interés por el borato, azufre, yodo y varios otros minerales, especialmente el cobre. Miles de personas, ávidas de hacer fortunas, llegaban a estos puertos salitreros. Se disputaban las exploraciones, fuentes de riquezas. (...)” (Smith, 128-129)

El relato de Smith describe muy bien los componentes más característicos de la trama de relaciones humanas de la burguesía antofagastina, la composición de las familias, sus orígenes y trabajos:

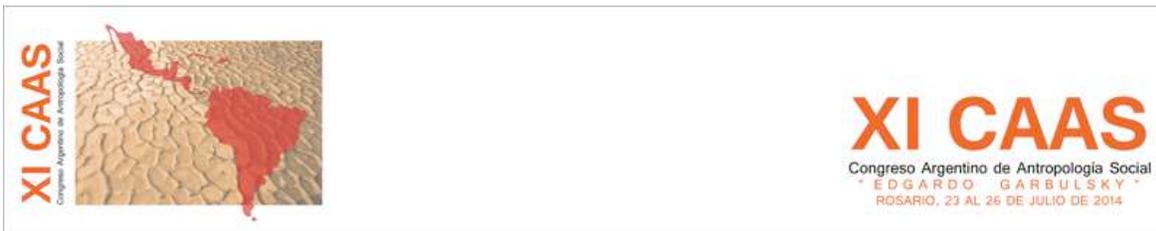
“Hallábase también un señor Pinkas, brasileño, Administrador del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, señor de gran facha y que vivía fastuosamente; don José Antonio Bustamante, con su esposa Sara Aspillaga y familia; Emilio Carrasco, Emilio Claro Cruz,



Eduardo Délano, Julio Fabres, todos con sus señoras y familias. Gonzalo Bulnes Pinto iba por temporadas a Antofagasta. Él, con Emilio Carrasco gestionaban la construcción del Ferrocarril a Salta.(...)” (Smith, 129)

La imagen de Antofagasta que marcó la vida de Smith es romántica y de muchos lazos afectivos, y coincide con el registro de eventos sociales que realizará el fotógrafo Jorge García Caballero, evidenciando una “belle époque” antofagastina. Relata Smith:

“Antofagasta es un puerto muy agradable por su clima buenísimo; se goza de una constante primavera, pues no se conoce el invierno; el verano es caluroso, pero saliendo a la calle se disfruta de una agradable brisa marina. Sus plazas se ven siempre muy concurridas, la Avenida del Brasil se estrenó en 1903, hoy día debe ser el mejor paseo. Los mejores edificios eran el Cuartel del Regimiento Esmeralda, el Hotel Edén, cercano a la playa, la casa de don Guillermo Stevenson y otras. Las familias radicadas allí desde hacía años eran en su mayoría copiapinas: Elena Fraga de Mercardo, son sus hijas Escilda de Varas, Ester de Abalos, Latrille Fraga, Aguilar Guerra, Bravo Lefevre, Koster Cienfuegos, Mercedes Figueroa de Talavera, copiapina distinguida; Stevenson, norteamericano casado con Elisa Vilches chilena, matrimonio con quien tuvimos una amistad muy recíproca. Años más tarde llegó el matrimonio Manuel Vargas e Ismaela Jara. Ismaela se había casado en primeras nupcias con un señor Tanco, ingeniero cubano de cuyo matrimonio nacieron María, Ismaela, Marta, Nelly y Nicolás. Todas estas niñas se casaron muy bien en Antofagasta; María con Carlos Caballero, hijo del gran salitrero del mismo nombre; Ismaela con Eduardo Villegas, Marta con Jorge Jones y Nelly con el boliviano Alcibíades Granier. También residieron por algún tiempo en ese puerto don Julio Girard y su esposa Natalia Zúñiga, don Francisco Javier Castillo, su esposa Luisa Letelier y familia, Fernando Lantaño Solar y su esposa Bartola Paredes, don Antonio María López, su esposa Julia López y sus interesantes hijas Julia, Orosis y María, los jóvenes Gerardo Ateaga, ingeniero que se casó con la distinguida señorita Berta Konster Cienfuegos y Oscar Barrios que se dedicaba al comercio, llamado a un gran porvenir por su inteligencia, actividad y espíritu emprendedor.” (Smith, 130-131)

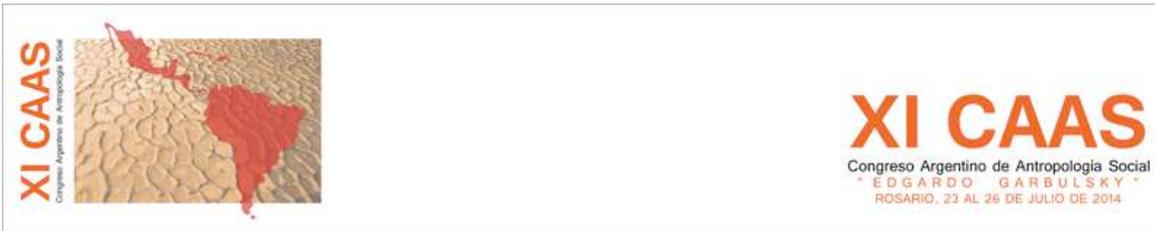


Una postal muestra la Plaza Centenario que había sido inaugurada en 1910 y que fue el primer parque de la Avenida Brasil. La fotografía muestra en primer plano dos calles que se bifurcan, y a la derecha algunos vehículos Ford en la sombra de algunos edificios que están fuera de la imagen. Hacia el centro y a la izquierda el lugar con abundante vegetación, entre medio se asoma a la izquierda el Odeón donado por la Fundación Orchard. Posee un paseo perimetral con escaños y en la vereda hay algunos postes de madera. Al fondo, a la derecha, la vista culmina con un palacete, la casa de la familia Barrios o ex Benimellis, y la calle que pasa por su costado termina en el mar. La postal fue enviada por Gustavo Quezada a Viña del Mar a su hermana Eva el 25 de julio de 1919, y dice:

“¿Que le dice a esto Viña del Mar? Es el barrio moderno, algo alejado del centro, pero más higiénico. Por ahí busco mi casa.” (ACG)

La ciudad se modernizaba. Desde el punto de vista de la administración municipal, Acevedo y Arce han destacado la extensa administración municipal del doctor Maximiliano Poblete desarrollada entre 1912 y 1930, liderando lo que Héctor Ardiles ha denominado “La Era Radical”. En el periodo de 1912 a 1924, fue electo sucesivamente, y frente al golpe militar de septiembre de 1924, fue conservado en su cargo hasta 1930. Su administración ha sido destacada por diversas obras públicas que modernizaron la estructura urbana de la ciudad, entre ellas estuvo la construcción en 1920 del gran Mercado Modelo en la Plaza Sotomayor (Arce, 209), la transformación de la Avenida del Brasil (Arce, 228) en un extenso parque público de seis manzanas de paseos y juegos, la ejecución de un plan de pavimentación de calles, el mejoramiento del alumbrado público (Acevedo, 74).

El plano guía comercial publicado por Roberto Bertini en 1914 fue realizado por Luigi Verga Abd-El-Kader, y estaba destinado a orientar sobre profesionales, industria, comercio y servicios, pero agrega un dato interesante, en el borde del plano se puede visualizar un trazado en rojo del futuro puerto artificial, que ya se anhelaba construir desde 1913, pero cuyas obras recién se concesionaron en 1918 al ingeniero Luis Lagarrigue.

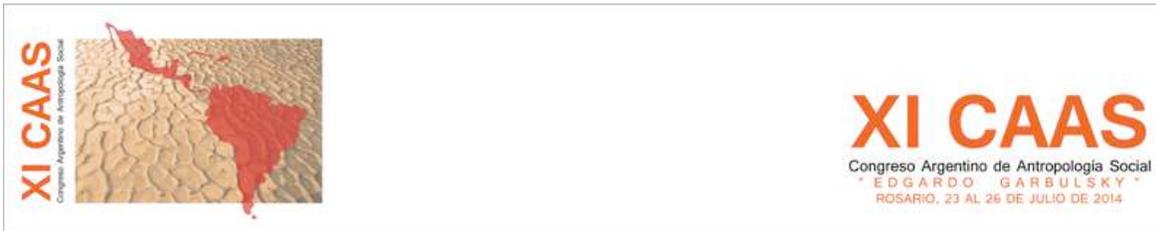


La información asociada al plano destaca la contribución de los inmigrantes, en esa fecha: los ingleses eran propietarios del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, de la Compañía de Electricidad, de los cables Central y West Coast; los eslavos la Compañía de Teléfonos, un club y la compañía de bomberos; los españoles tenían el teatro Variedades y un club; el brasileño Julio Pinkas era propietario de un teatro; y los chinos tenían su club.

Entre los profesionales y sus negocios: tres boticas eran de alemanes, una de eslavos y otra de bolivianos; una droguería era alemana; sobre los ingenieros y arquitectos, serían tres franceses: Mario y Luis Chanceulme y Luis Latrille; un egipcio, que curiosamente es mismo Abd-El-Kader que confeccionó el plano, que según la biografía de Escudero y Urzúa era ítalo-árabe; y un italiano, el arquitecto Leonello Bottacci.

Sobre las industrias: los ingleses tenían una maestranza y fundición, una elaboradora de madera y una panadería; los eslavos poseían una procesadora de madera, una imprenta, una litografía, una fábrica de hielo, otra de licores y una de calzados; los italianos eran propietarios de una fábrica de muebles, de una marmolería, una panadería y dos fábricas de licores; los españoles tenían dos imprentas, dos talleres de litografías, una fábrica de hielo y una fábrica de somieres; los estadounidenses eran dueños de una imprenta y una litografía; los chinos tenían una fábrica de pastas; los franceses poseían dos panaderías y una refinería de azúcar; los alemanes tenían una panadería; los peruanos eran dueños de una fábrica de licores; y los bolivianos poseían una talabartería.

Respecto de la extensa lista del comercio, mencionaremos algunas clases de importadoras: las generales, que traían una amplia variedad de productos, habían cinco inglesas, dos alemanas, una eslava y una estadounidense; las de abarrotes, seis eran eslavas, tres españolas, dos inglesas, tres italianas y dos alemanas; habían tres importadoras de ferretería y maquinaria, una alemana, otra estadounidense y otra eslava; habían dos importadores de tiendas españoles; y los de drogas eran dos alemanes y un eslavo. Muchas bodegas generales tenían propietarios extranjeros: cinco inglesas, tres alemanas, cuatro eslavas, una griega, una francesa, una peruana y una estadounidense. La Borax Company era inglesa. Habían tres compañías de navegación inglesas y una alemana. Los agentes de aduana, además de los cinco chilenos, habían dos bolivianos, tres peruanos, dos alemanes, un inglés y un español.

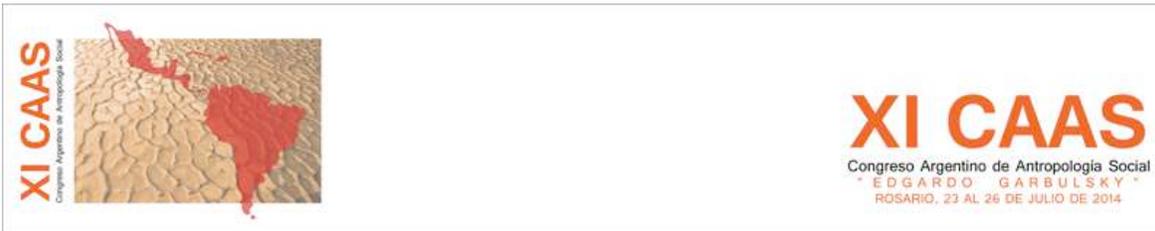


Sobre la venta al detalle, que es un listado aún más extenso, podríamos destacar los abarrotes que estaban dominados por los eslavos con ciento sesenta y nueve lugares de venta, luego seguían los chilenos con cincuenta y uno, diez italianos, ocho españoles, dos ingleses, uno montenegrino, uno estadounidense, cinco chinos, dos argentinos, cuatro griegos, dos peruanos, un boliviano y un sudafricano. Las tiendas eran es su mayoría españolas, quienes tenían trece, luego venían nueve chilenas, una francesa, dos inglesas, una eslava y una italiana. Los artículos para caballeros eran tres italianos, uno español y otro eslavo. Los bazares era dos, uno español y otro italiano. Las paqueterías estaban en manos de turcos que tenían siete, seguían los italianos con dos, quienes también eran dueños de dos emporios de casimires. Las casas fotográficas eran dos chilenas, tres españolas y una italiana. Los españoles tenían dos agencias de préstamos.

En el ámbito de alimentación, ocio y hospedaje, las pastelerías eran seis chilenas, cinco españolas y una italiana. Los veintitrés hoteles estaban en manos de los italianos que tenían seis, cuatro eran chilenos, cuatro españoles, tres eslavos, dos franceses, uno inglés, uno griego, uno alemán y uno turco. Los bares y cantinas estaban en manos de chilenos, con dieciséis, pero habían de extranjeros, cinco italianos, cuatro eslavos, tres españoles y un alemán. En los restaurantes también predominaban los chilenos, con treinta y seis, pero había tres argentinos, dos peruanos, dos griegos, dos chinos, uno eslavo, uno italiano y uno japonés. Las puestos de pan eran cinco españoles, dos chilenos, dos franceses y dos alemanes. Sobre las carnicerías, la mayoría eran de chilenos y de chinos, con treinta y ocho y veinte respectivamente, además habían dos argentinas, dos eslavas y una española.

En artes y oficios, las sastrerías estaban en manos de bolivianos, con doce, luego seguían ocho chilenas, cinco peruanas, cinco italianas, dos francesas, dos eslavas y dos españolas. Las zapaterías eran cuatro chilenas, dos españolas, una italiana, una griega, una peruana y una eslava. Las peluquerías eran bien variadas, a las veintiuna chilenas, se suma cuatro españolas, dos griegas, dos japonesas, una boliviana, una turca, una ecuatoriana, una eslava y una italiana. (Bernini, 1914, 68-69)

Respecto de esta heterogeneidad de nacionalidades, Acevedo hace referencia a la ciudad de servicios edificada por los inmigrantes:

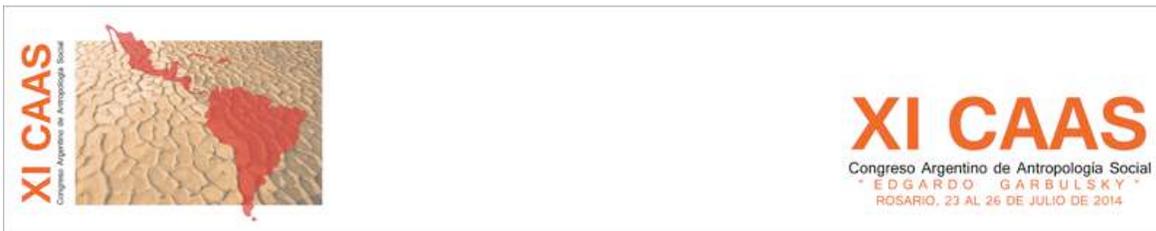


“Las más grandes firmas se establecieron allí, sucursales; grandes tiendas de lujo se alinean a lo largo de la calle Prat. Hay un gran edificio de estilo árabe-español [en calle Baquedano esquina con Matta] que representa un esfuerzo superior a la capacidad del comerciante hispano que lo construyó, el cual debió quebrar al darlo a luz... De esa fortuna y de ese esfuerzo le quedan ahora algunas fotografías que también circularían en España, en su provincia y serían centro del comentario lugareño y despertarían las historias de los indios, de los tíos de América... También un detalle emocionante que demuestra el carácter de fierro de ese peninsular: unas cuantas luces que abrazan como un nudo corredizo el quinto piso del edificio, señalan el retiro, como una prisión voluntaria, del comerciante que no alcanzó a llegar al pináculo. (...) Un palacio altísimo, una torre de luz en el desierto hacían falta para curarle su enfermedad de horizonte...” (Acevedo, 74-75)

La construcción a la que hace mención Acevedo es el edificio de los Almacenes Gimenez, que representa muy bien el espíritu comprometido de la familia española de Ismael Gimenez. La arquitectura de cinco plantas fue proyectada como “obras de nueva planta para edificio comercial” (Espiau y Muñoz, 1983, 71) en un esplendoroso estilo neomudéjar por el arquitecto sevillano José Espiau y Muñoz, y construida entre 1923 y 1925 por el arquitecto catalán Jaime Pedreny. El lenguaje de su arquitectura refleja la mejor producción arquitectónica de Sevilla. (Galeno, 2012, 75)

Una postal doble del balneario conocido como los Baños Municipales mostraba por un lado el edificio del Salón de Recreo, una arquitectura medioambiental con restaurante y salón de baile, que fue inaugurado en torno a 1924, y el lugar en torno a la ensenada artificial abarrotado de personas. La postal fue enviada desde Antofagasta el 16 de octubre de 1925 y recibida en Barcelona el 21 de noviembre, y contaba:

“Que os parece esa postal? En la casita que se ve hay unas salas muy espaciosas con nutrida orquesta y bailes todas las tardes y noches. En otras salas que tienen destinadas para comedores, sirven toda clase de comidas y bebidas. Hay personas que entran aquí por la mañana y no vuelven a salir hasta la madrugada siguiente.” (ACG)



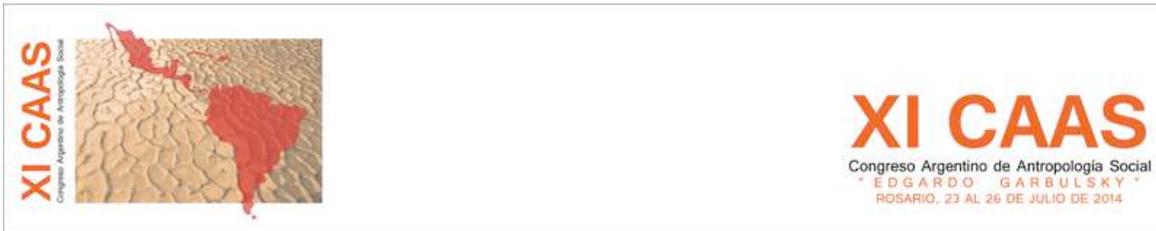
Sin duda el relato de los españoles revela el ambiente festivo en el cual participaban los ciudadanos, que conjugaba la creciente cultura del balneario en un espacio abierto con el necesario y habitual ocio en interiores controlados.

El Álbum de Tarapacá y Antofagasta de 1924, realizado por Enrique Gajardo Cruzat, entrega información detallada del comercio de la ciudad y de sus propietarios en esa fecha. Por ejemplo, los bancos, que se ubicaban en el entorno del centro cívico, eran de extranjeros, como el Mercantil era del boliviano Simón Patiño, el Alemán Transatlántico tenía su sede en Berlín; o el de Londres y América del Sud su casa matriz estaba en Londres.

Grandes empresas mineras, de abastecimiento e importadoras eran de británicos y se ubicaban en la periferia del área urbana, como la mencionada Borax Consolidated Ltd.; The Anglo-Mexican Petroleum Co. Ltd.; Buchanan, Jones & Cia; Lewis & Cia; Barnett & Co. Ltd.; Gibbs & Co.; otras eran estadounidenses como Nitrate Agencies Limited.; American Smelting and Refining Company de la familia Guggenheim. La Compañía de Electricidad Siemens-Schuckert Limitada tenía sus sede en Alemania.

17

Casas comerciales de diversos tipos ofrecían productos y servicios en el centro comercial, en torno a las calles Prat, Matta o Baquedano. En confecciones abundaban los sastres bolivianos como la exitosa Sastrería Inglesa pertenecía a A. G. Eyzaguirre, la que era promocionada por sus precios moderados, calidad y telas importadas. Otras tiendas no eran de extranjeros pero hacían alarde de sus artículos importados desde Europa, como las confecciones y novedades de Madame Philo, y como indica su publicidad, relacionada con los grandes modistos de París, exponía un lujoso arte femenino, sombreros, vestidos y blusas, perfumes, pieles y adornos para las damas elegantes de la ciudad; la Gran Sastrería El Corte Elegante de Víctor Santoro sostenía su prestigio en su formación en corte en la Academia Mitchell en Estados Unidos. El italiano Esteban Cattoni era propietario del Almacén de Música y Pianos y la Sastrería Roma. La Casa Kirshbom y Protopsaltis era propiedad del ruso Adolfo Kirshbom y el griego Nicolás Protopsaltis, y eran mayoristas de artículos de tienda, casimires, paquetería y ropa blanca.



Había una presencia siria significativa: el sirio Alejandro Noemi tenía el negocio de casimires La Baratura; y la familia Zalaquett era propietaria de una serie de negocios: la Relojería y Joyería Inglesa había sido adquirida por los hermanos Miguel y Alejandro Zalaquett; los hermanos Alberto y Arturo Zalaquett tenía La Samaritana con artículos para hombres, señoras y niños; los hermanos Felipe y Selim Zalaquett eran dueños de La Exposición, una tienda de paquetería y ropas para caballeros y señoras; Nicolás Zalaquett era propietario de La Reina, con artículos para caballeros y novedades para señoras.

Los eslavos también eran protagonistas del comercio: Jorge Franasovic era dueño de la Zapateria Slava; S. Cvitanic tenía el Centro Yugoslavo; Juan Luksic con la Relojería y Joyería Suiza; Domingo Peric el Gran Almacén El Elefante.

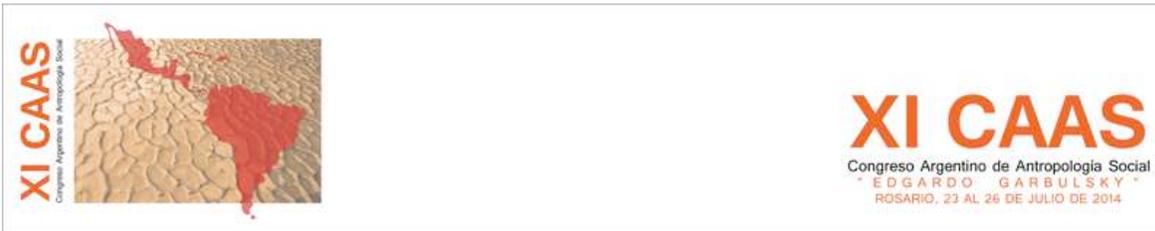
Los españoles construyeron grandes edificios como la Casa Granada Hermanos, pero que en 1924 estaba en manos del chileno Horacio Silva; y la ferretería El Águila de José Cuevas Posada; otros tuvieron importantes y tradicionales tiendas como Raimundo García con La Paloma; o estuvieron en la hotelería como Samaniego y Estrada con el Gran Hotel (antiguo Hotel Buenos Aires).

18

En área central se ubicaban algunos inmigrantes dedicados al sector secundario, como Bruno Schneider con la Chanchería Alemana; mientras otros estaban en el terciario como los alemanes: Otto Kutz con su Hotel Suisse; y Titus Forray con el Hotel Panamá.

Los nipones estaban representados por la tienda La Japonesa de Hidaka y Cía, que ofrecía productos importados desde Japón, como sederías, porcelanas, biombos, perfumes y juguetes artísticos; y por la Tintorería y Sombrerería Japonesa de Isaac Sakamoto e Hisashi Muzunuma.

En la inmediaciones al Mercado Modelo, que había sido inaugurado en 1920, se disponían algunos comerciantes como el griego Jorge Galanaquis, propietario de la Gran Bodega de Frutos del País; el yugoslavo Santiago Slatar con la panadería y fábrica de fideos La Patria; el Gran Garage Modelo pertenecía a los yugoslavos Ljubetic, Ptochnjak y Cía; el almacén Ferro-carril a Salta pertenecía a la eslavo Mateo Vuscovic.



Algunos inmigrantes se asociaban al sector primario o secundario y se situaban en la periferia de la ciudad, o en sectores que estaban en expansión. Los griegos: Pedro y Jorge Cholaky eran propietarios de la lechería Cholaky hermanos; Gerardo Triantafilo tenía la panadería Helénica; la sociedad de Carayanis, Anastasiadis y Cía. tenían la panadería Internacional; Lucas Galengas y Sergio Bachilongla tenían la Gran Panadería Ideal; Stavro Mendiz la lechería Esparta; Aristide Tefarikis la lechería Valparaíso; Nicolas Sata tenía la Quinta Griega; Manuel Kasanevas la lechería La Buena Esperanza; José y Demetrio Sclavos la lechería La Chilena; Domingo Jarami la lechería Las Violetas. En el barrio Estación estaba el Almacén y Panadería de Jorge y Juan Psijas.

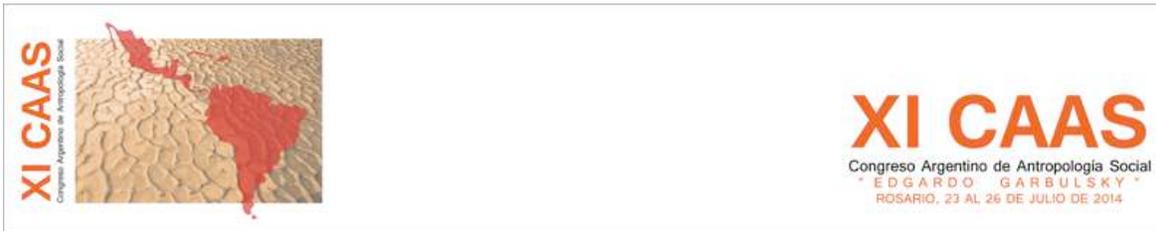
Otros pertenecían a españoles como Juan Valls, propietario de la panadería La Porteña; y Ramón Estrada que tenía la panadería La Moderna.

Los chinos tenían una fuerte presencia, como el almacén de José Imalay; el de Alfredo Kong; el almacén Nankin de los hermanos Vicente, Roberto y Emilio Wong; el almacén de provisiones de Manuel Chea; la Carnicería y Proveeduría de Ganado de José Chong; el almacén de provisiones de Juan Chea.

19

La diversidad de nacionalidades no dista mucho de la información de plano de la Guía comercial de Abd-El-Kader. Al revés se ha incrementado en complejidad y de hecho este nuevo álbum es un magnífico registro fotográfico y de informaciones sobre la historia del comercio que se expone.

A pesar de que las obras del nuevo puerto ya se habían iniciado, una postal del Muelle de Pasajeros y de la Bahía de Antofagasta fue enviada el 23 de agosto de 1925 a un señor Craig Johnson en Philadelphia en Estados Unidos. Muestra una multitud de personas en la plataforma del muelle, que están observando como decenas de botes a remo transportan mercancía y personas entre el puerto y los vapores que están anclados en alta mar. Al costado derecho, atracados en el muelle del ferrocarril, una serie de voluminosos lanchones están siendo esperando la carga de minerales. El escrito relata:



“Esta es la forma sencilla en que vinimos desde el gran barco a la orilla, en pequeñas lanchas a motor. Muy excitante el bajar de un barco al otro.” (ACG)²

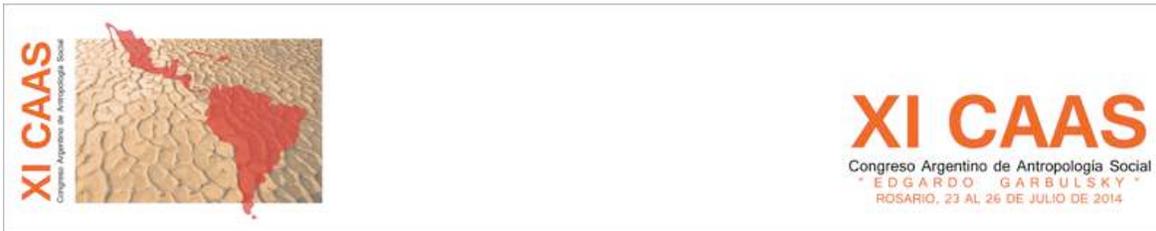
Una postal de la Catedral, editada por Casa Quiroga (calle Prat 325), fue enviada a Alece Carneiro a Curitiba en Brasil, el 10 de enero de 1933. La fotografía muestra una imagen de ciudad consolidada y ecléctica, pues al templo neogótico se suma en su costado izquierdo el Club Británico de dos plantas y gran mansarda, y a la derecha la Vicaria Parroquial, también de dos plantas, y un fragmento del Banco Español de Chile. La calle y la Plaza Colón están pavimentadas, y se divisan un Ford estacionado, un farol de hierro, un escaño, arboles y dos personas. El escrito del reverso cuenta la experiencia de un viajero brasileño que llega por mar a la ciudad, y a pesar de la imagen sólida de la postal que ha elegido, queda asombrado por la desnudez del desierto y decepcionado con la urbe:

“Llegué a Antofagasta. Ayer pasamos por los pequeños puertos de Chañaral y Taltal, donde están las grandes minas de cobre de Chile. Toda esta región es desolada, triste, no se ve ni un pastito, árbol, incluso un arbusto es considerado aquí como un objeto de lujo que solo gente muy rica puede tener. Las montañas son de un color amarillo enrojecido como óxido, y el paisaje cansa, pues hace tres días que solamente vemos desierto. Esta mañana estuve en la ciudad, es menor que Curitiba y en 2 horas la conocí perfectamente, pues no tiene nada de típico u original a no ser polvo y arena.” (ACG)

Uno de los últimos planos por destacar es el de 1934 que muestra ensanches hacia el sector de las actuales unidades vecinales Salar del Carmen, Pablo Krugger, Favorecedora y Gran Vía. Sin embargo, un plan de 1925, ya revelaba las intenciones de crecer hacia el norte luego de los patios de ferrocarril y hacia el sur luego del antiguo Club Hípico (actual Estadio Regional). Este plano completa la proyección de la ciudad respecto de los trazados de las vías férreas de Josiah Harding, y revela la ciudad línea comprimida entre montaña y mar que es una de las principales características de la ciudad.

Hasta la actualidad, la ciudad puerto de servicios sigue en tensión con la ciudad industrial, pero varios de los grupos se mantuvieron en la ciudad, y de esa forma esclavos,

² Archivo Claudio Galeno.



españoles, griegos, chinos, y en la actualidad una fuerte inmigración latinoamericana siguen complejizando el espectro dual del artificio de la ciudad imaginada.

Bibliografía

Acevedo Hernández, Antonio (1931). "Antofagasta, la capital del desierto". En: Acevedo, Antonio. Croquis chileno (crónicas y relatos). Santiago de Chile: Zig-Zag, p.65-77.

Ahumada, María Teresa et al. (1982). Antofagasta: repertorio del patrimonio histórico más representativo de la ciudad 1866-1930. Antofagasta: Universidad del Norte.

Ahumada Manchot, María Teresa (1999). Huanchaca: el establecimiento industrial de Playa Blanca en Antofagasta. Antofagasta: Ediciones Santos Ossa.

Alliende, María Piedad (1993). Historia del Ferrocarril en Chile. Santiago: Pehuén.

Arce, Isaac (1997). Narraciones históricas de Antofagasta, Antofagasta: s/e.

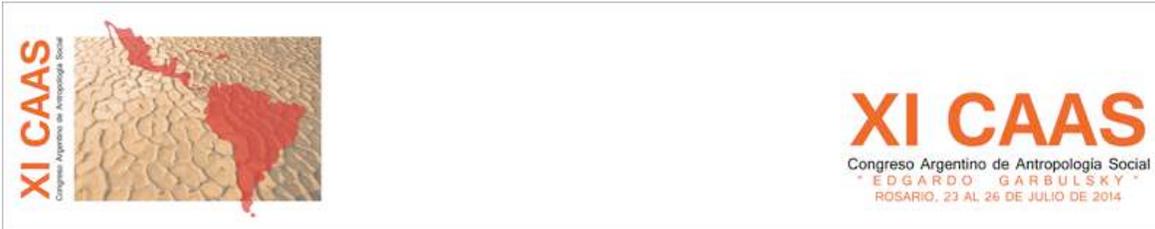
Arellano Escudero, Nelson (2011). La planta solar de desalación de agua de Las Salinas (1872): literatura y memoria de una experiencia pionera. Quaderns d'Historia de l'Enginyeria, vol XII.

Bertini, Roberto; Abd-El-Kader, Luis (1914). Plano guía comercial de la ciudad de Antofagasta. Valparaíso: Imprenta Moderna.

Cortés, Juan; Echeverría, Elsa; Perucci, Marietta (1986). Antecedentes históricos para el estudio del proceso de equipamiento de la ciudad de Antofagasta, 1913-1932. Antofagasta: UCN.

Espiau y Muñoz, José (1983). José Espiau y Muñoz: arquitecto, 1884-1938. Sevilla: Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental y Badajoz.

Gajardo Cruzat, Enrique (1924). Álbum de Tarapacá y Antofagasta. Antofagasta: Macfarlane.



Galeno Ibaceta, Claudio (2010), "La edificación del imaginario de la urbe nortina". En: VVAA., *Región de Antofagasta, Pasado, Presente y Futuro: en el bicentenario de Chile 1810-2010*, Antofagasta: UCN.

Galeno Ibaceta, Claudio (2012), "Ciertos aspectos constructivos de la historia de la arquitectura de Antofagasta". En: VV.AA., *Historia de la construcción en Antofagasta: La primera piedra*, Antofagasta: UCN.

Garcés, Eugenio (1988). *Las ciudades del salitre: un estudio de las oficinas salitreras en la región de Antofagasta, poemas de Andrés Sabella ; presentación de Fernando Pérez Oyarzún* Santiago: Universitaria.

Harding, Josiah (1883). "Apparatus for solar distillation", *Minutes of the Proceedings (Institution of Civil Engineers)*, vol. 73, paper 2833, january, 284-288.

Hoof, H. L. van (1905). "Puerto de Antofagasta". *Revista Marítima de Chile*, nº 13.

Panadés, Juan; González, José Antonio (1998). *Antofagasta: historia de mi ciudad*. Santiago: PROA.

Smith de Espinosa, Carmen (1936). *Mis memorias*. Santiago: Imprenta El Imparcial.

Sucesos (1902). "La crisis de Antofagasta". *Sucesos*, nº2. Valparaíso.

The Engineer (1889). "The Antofagasta Railway, Bolivia. Viaduct over the river Loa [Edward Woods, Josiah Harding]. The highets viaduct in the world", *The Engineer Magazine*, april 26, 347-348.

The Engineer (1912). "The longitudinal railway of Chile", *The Engineer Magazine*, Jan. 19, p.58-60.