

LOS ARIQUEÑOS, EL DESARROLLO REGIONAL Y LAS PROPUESTAS DEL COMITÉ PRO-RESURGIMIENTO DE ARICA, 1932*

por:

MG. LUIS CASTRO CASTRO

Instituto de Historia y Ciencias Sociales

Facultad de Humanidades de la Universidad de Valparaíso

Becario Mecesp, Programa Doctorado en Historia, Universidad de Chile

E-mail: quismalc@yahoo.com; luis.castro@uv.cl

* Los documentos aquí comentados y transcritos se encontraron en el Archivo Regional de Iquique, Fondo Intendencia de Tarapacá y en la Biblioteca Nacional de Chile, Sección Periódicos, en el ámbito de una investigación adscrita al proyecto Dipuv 01/2002 de la División de Investigación y Postgrado de la Universidad de Valparaíso. Para llevar a cabo esta tarea de registro se contó con la valiosa colaboración de Carolina Figueroa y Rodrigo Araya, alumnos del programa de Magíster en Historia de la Universidad de Chile. Para ambos un especial agradecimiento.

RESUMEN

Siguiendo la línea de aportar documentos para la Historia Regional, en este trabajo se comenta y transcribe un conjunto de papeles inéditos emitidos por el Comité Pro-Resurgimiento de Arica el año 1932; entre ellos, el pliego de peticiones remitido al Presidente Juan Esteban Montero y algunos artículos aparecidos en el periódico El Pacífico. En esta perspectiva, se destacan las proposiciones que hacen referencia explícita a la idea de desarrollo regional.

ABSTRACT

Following the target of provide sources for Regional History, a group of unpublished documents emitted by the "Comité Pro-Resurgimiento de Arica" in 1932 are commented and transcribed in this paper; between them, the request delivered to the President Juan Esteban Montero and some articles written in the newspaper "El Pacífico". In this perspective, the propositions that mention explicitly the idea of regional development are pointed.

Palabras clave: *Desarrollo Regional, Puerto Libre, Irrigación del Valle de Azapa, Ferrocarril Arica-Zapiga.*

INTRODUCCIÓN

En el siguiente trabajo se transcriben y comentan varios documentos inéditos emitidos por el Comité Pro-Resurgimiento de Arica el año 1932 y que dan cuenta de una propuesta muy acotada de desarrollo regional. De estos papeles, ubicados en la Biblioteca Nacional de Chile y el Archivo Regional de Tarapacá, se destacan el Petitorio enviado al Presidente de la República el 10 de marzo de 1932 y algunos de los artículos publicados en el periódico ariqueño *El Pacífico*¹

¹ Cabe hacer mención, de acuerdo a datos de Carlos Alfaro (1936: 324), que el periódico *El*

en el transcurso de los meses de enero y julio de ese mismo año.

1. COMENTARIOS

El Comité Pro-Resurgimiento de Arica se constituyó como tal el 5 de febrero de 1932 en una asamblea pública llevada a cabo en la sede de la Sociedad Chilena de Socorros Mutuos, actividad que congregó al más vasto conjunto de las fuerzas vivas, gremiales y mutuales de la ciudad (*El Pacífico*, Arica 8/2/1932). De esta manera, se dio forma a una instancia única de la que se esperaba reuniera, como lo había explicitado días antes el articulista Ramón Cañas, a los elementos ariqueños más representativos y entusiastas para tener:

“...como otros, hasta sus representantes en la capital, con residencia permanente, que esté diariamente cantando en los sordos oídos de nuestros gobernantes, las necesidades sentidas por este pueblo ariqueño, y pidiendo las obras indispensables para un mayor desarrollo y progreso”. (*El Pacífico*, Arica 27/1/1932).

No obstante obedecer esta organización a una etapa cúlmine de una campaña preliminar en pos de la consecución de una entidad que defendiera los intereses de Arica, labor que se cobijó en el llamado Congreso Pro-Defensa Crisis (*El Pacífico*, Arica 27/1/1932), incomprensiblemente el primer Directorio se eligió de modo

Pacífico, fundado el 19 de noviembre de 1901, fue originalmente un medio de prensa fiscal editado en Tacna cuando esta ciudad estuvo bajo administración chilena y que se trasladó a Arica, entregándose en concesión a un particular de apellido Encina, al retornar la localidad tacneña a la jurisdicción de Perú.

provisional, estableciéndose la vigencia de su mandato por un lapso de dos semanas, plazo en el cual se tenía que formar una directiva definitiva (*El Pacífico*, Arica 25/2/1932). Por los antecedentes que hasta ahora dispone, esta nueva elección no se llevó a cabo, primando el respaldo a quienes asumieron la responsabilidad en el acto de fundación, específicamente de su presidente, Guillermo Vizcarra.

En términos generales, su programa de trabajo se sustentó en cuatro lineamientos reivindicativos. Primero, prestar una decidida colaboración a las autoridades locales con el objeto de que se abaratara la vida doméstica de la ciudad, particularmente de productos básicos como la vivienda, el pan, la carne y el pescado; consecuentemente promovió la formación de una Cooperativa del Pan con el fin de que se regulara su precio de venta al público; el aumento del número de pescadores artesanales exigiendo el pleno cumplimiento de la ley de pesca, y el incremento en los valles aledaños del cultivo forrajero para que Arica tuviese su propio ganado de consumo² (*El Pacífico*, Arica 8/2/1932, 19/2/1932, 28/2/1932 y 5/3/1932). Segundo, propiciar la construcción de un liceo de niñas, de un estadio, de un colegio básico, pavimentación de las áreas habitacionales en expansión y

mejoría del servicio de agua potable (*El Pacífico*, Arica 8/2/1932). Tercero, la realización de obras públicas generales, entre ellas la construcción del ferrocarril Arica-Zapiga, el regadío del valle de Azapa, la habilitación de caminos hacia los pueblos agrícolas del interior, instalaciones portuarias y el establecimiento de una fundición de minerales³ (*El Pacífico*, Arica 19/2/1932). Cuarto, conseguir que el Ejecutivo declarara a Arica como Puerto Libre o Zona Franca (*El Pacífico*, Arica 14/2/1932; ARTIT, vol. 10, Gobernación de Arica 1932, Petitorio del Comité Pro-Resurgimiento, Arica 10/3/1932, sin fol.).

Las actividades iniciales del Comité estuvieron dirigidas a los siguientes aspectos: visitas protocolares a las autoridades zonales, la presentación de sus demandas al Poder Ejecutivo y la conformación de comisiones técnicas de estudio. Efectivamente, el 4 de febrero de 1932 los representantes de esta entidad gremial se reunieron con el Gobernador Álvaro de la Cruz, al cual le entregaron una copia del programa de trabajo que se había aprobado en la sesión inaugural (*El Pacífico*, Arica 5/2/1932). El 8 de marzo, continuando con las labores comprometidas, se dio forma y se aprobó el texto que se enviaría al Ejecutivo, un documento que reunió los contenidos más estratégicos de la particular visión de

² Respecto al forraje y al ganado de consumo, es menester recordar que Arica en aquel entonces se abastecía principalmente con carne que provenía de la zona central de Chile, y en menor medida con la del noroeste argentino que llegaba a la vecina zona salitrera de Tarapacá. Esto hizo que el costo del flete tuviera una alta incidencia en el valor de venta y, por tanto, el precio al público de la carne de vacuno fuera recurrentemente elevado y, por tanto, un alimento carente o esporádico en la mayoría de las casas ariqueñas.

³ La solicitud de una fundición de minerales sólo calza en la lógica imperante en aquel momento referida a la importancia de la minería como polo de desarrollo. En efecto, la actividad minera de Arica en esta época era más bien nominal y centrada en la explotación azufrera. Cabe, entonces, suponer que detrás de esta solicitud estuvo la intención de implementar un instrumento de incentivo para la activación y expansión minera metálica en el área.

desarrollo regional a la que aspiraban el conjunto de los miembros del Comité Pro-Resurgimiento de Arica, como buena parte de la comunidad ariqueña más comprometida con este tema (*El Pacífico*, Arica 9/3/1932). El Petitorio en cuestión fue enviado al Presidente de la Junta Militar que gobernaba en ese momento el país el día 10 de marzo de 1932 (ARTIT, vol. 10, Gobernación de Arica 1932, Petitorio del Comité Pro-Resurgimiento de Arica, Arica 10/3/1932, sin fol.). La febril gestión inicial del Directorio culminó el 12 marzo de 1932 con la conformación de un grupo técnico, integrado por Enrique Morales, H. Arellano y los señores Gierke y Barber, destinado a estudiar las distintas posibilidades de riego del valle de Azapa (*El Pacífico*, Arica 14/2/1932).

La conformación del Comité Pro-Resurgimiento de Arica no fue un hecho aislado, obedeció a una dinámica social que en ese momento embargaba a las ciudades puertos más importantes del Norte Grande ante una situación de evidente crisis económica. En este contexto, la presencia en Iquique, Pisagua, Antofagasta y Tocopilla de instancias similares no sólo remarcó el esfuerzo de distintos gremios y asociaciones mutuales por organizarse colectivamente para hacer frente a inconvenientes tales como la cesantía o la violenta disminución de la actividad comercial, sino también para en común plantearles sendas demandas al Estado (*El Pacífico*, Arica 8/2/1932)⁴, peticiones

que muy rápidamente adquirieron un cariz regionalista⁵. Desde otra perspectiva, las ideas sostenidas por el Comité Pro-Resurgimiento de Arica fueron depositarias de un discurrir referido al desarrollo regional que, al menos, provenía de los primeros años del siglo XX, en particular de documentos tales como el memorando del Encargado de Negocios de Chile en La Paz emitido el 13 de agosto de 1903 y que abordó puntualmente la vinculación comercial entre Bolivia y Arica; el muy interesante oficio del Intendente chileno de Tacna, Antonio Subercaseaux, dirigido al Presidente de la República de la época el 14 de septiembre de 1903 y que se refería al proyecto de ocupar las aguas del río Lauca para irrigar el valle de Azapa y la declaración de Arica como Puerto Libre, y el informe económico de la Comisión Consultiva elaborado el año 1904 que consignó, entre otros aspectos, la liberación de derechos aduaneros a los artículos que se internaran hacia Bolivia por esta ciudad (Castro, L. 1999: 63-89; Castro, L. y Figueroa, C. 2001-2002: 81-113).

Del mismo modo como los tarapaqueños entre las décadas de 1880 y 1930 moldearon una propuesta de desarrollo regional fundamentada en tres ejes comercial-productivos, a su haber la irrigación masiva de la pampa del Tamarugal para implementar cultivos comerciales, la expansión de la minería no salitrera y la construcción de caminos y ferrocarriles

⁴ Esta idea de cooperación mutua fue destacada por la prensa local como una estrategia inherente a la creación de estos Comités de Defensa al mencionar la constitución de un Comité Pro-Intereses de Tarapacá en Iquique y la definición fundacional que había

tenido esta organización de la ciudad vecina para trabajar en conjunto con sus símiles de Antofagasta y Arica.

⁵ El sesgo regionalista de estos planteamientos para el caso de la provincia de Tarapacá se trata en: Castro, L. (2005).

para integrarse económicamente con Bolivia, el noroeste argentino y el sur peruano (Castro, L. 1995, 2000, 2002, 2005), los ariqueños también lograron configurar –a partir de las propuestas del Comité Pro-Resurgimiento de Arica– un proyecto regional de desarrollo económico tridimensional al sostener como demandas centrales, y en un esquema de complementación económica, la reactivación de la zona mediante el regadío del valle de Azapa, la construcción del ferrocarril a Zapiga y la declaración de la ciudad como Puerto Libre.

Resulta notable constatar, al comparar los planteamientos regionalistas de iquiqueños y ariqueños, las enormes semejanzas en estas posturas a la hora de impulsar áreas comercial-productivas estratégicas. En efecto, en ambos casos la posibilidad de implementar una agricultura mercantil se constituyó en un factor básico, anhelo que vino aparejado con el interés de trasvasiar importantes recursos hídricos altoandinos⁶; de igual forma la necesidad de articular mercados subregionales, como el boliviano de preferencia, haciendo de estos dos puertos del Pacífico lugares de entrada y salida de los más diversos artículos bajo un mecanismo de integración comercial⁷.

⁶ La temática del recurso agua y las propuestas asociadas de uso económico agrícola que se formularon en la provincia de Tarapacá y en el Departamento de Arica entre fines del siglo XIX y comienzos del XX se pueden ver en: Castro, L. (1998, 2004); como también en: Castro, L. y Figueroa, C. (2001-2002).

⁷ En Iquique a esta idea de integración mercantil se la denominó la “circulación arterial de la riqueza” y se trató de implementar mediante la construcción de líneas ferroviarias de penetración hacia territorio boliviano. En Arica, en tanto, se buscó la declaración de “Puerto Libre”, incentivando el comercio

Desde otro punto de vista, la solicitud de los ariqueños para que se habilitara el ferrocarril hacia la estación de Zapiga como la activación minera pedida por los iquiqueños vino a reflejar los acertados diagnósticos respecto a las potencialidades específicas de cada zona y sus debilidades. En uno, Arica, la necesidad de estar conectado con el resto del territorio nacional, y, en el otro, Tarapacá, no depender de la explotación salitrera.

De las tres demandas entendidas como centrales por el Comité Pro-Resurgimiento de Arica, el regadío del valle de Azapa ocupó un lugar privilegiado. Tal como lo explicitaron insistentemente los iquiqueños, los dirigentes ariqueños también vieron en la promoción de un sector agrícola a gran escala un mecanismo fundamental para lograr el crecimiento económico del territorio más septentrional de Chile, especialmente al argumentar que había en este sector un potencial no reconocido por la administración centralista del país:

“Arica necesita trabajo; tener actividad industrial y esto por ninguna parte se deja ver, sino es por la agricultura y por la producción de la tierra.

Hay en Azapa, como todo el mundo sabe, recursos y medios para tener allí una fuente de riqueza (...).

En lo que se refiere a Arica, el camino está señalado; dar incremento, fomentar la producción agrícola del valle de Azapa, entendemos que es la primera necesidad de este Departamento y a este fin deben tender todos los trabajos que aquí se realicen.

Nadie más que nosotros, los habitantes

integracionista mediante franquicias tributarias que hicieran más activo el flujo entre Arica y Bolivia. En: Castro, L. (1999, 2000).

de Arica, debemos trabajar con tesón por que alguna vez se hagan estas obras de regadío.

En el centro del país se ignora que los valles de este Departamento, por las condiciones de su clima y por la bondad de sus tierras, son las únicas regiones de Chile capaces de cultivar en grande escala la caña de azúcar y el algodón, productos extranjeros que tanto se consumen en el país(...).

En el centro del país apenas si se sabe, que esta región de Azapa tiene un suelo privilegiado para la producción de la naranja y del olivo y que estos productos, regado el valle, podrían ser una gran fuente de riqueza de esta zona". (*El Pacífico*, Arica 7/7/1932).

El irrigar el valle de Azapa con estos fines no era una idea nueva bajo la administración chilena, ya lo había sugerido en 1903 el Intendente Antonio Subercaseaux siguiendo los antecedentes remitidos por el ingeniero Vargas Salcedo un año antes (Castro, L. y Figueroa, C. 2001-2002: 85-86)⁸; sin embargo, lo planteado por el Comité se sostenía en un componente antes no previsto: el de integrarlo a un modelo de desarrollo regional en el cual se articulaba estratégicamente con otros mecanismos de potenciación económica. Entonces, lo agrícola sólo tenía sentido al amparo de la edificación de obras artificiales de riego:

"El porvenir de la agricultura de las regiones del norte... está íntimamente ligado al desarrollo del regadío artificial. La construcción de estas obras constituye la base más sólida del futuro progreso económico de toda esta parte de la República". (*El Pacífico*, Arica 9/2/1932).

Para el Comité, este punto ponía

a Arica en una situación comparativamente ventajosa, ya que no sólo contaba con tierras de calidad para emprender cultivos comerciales, sino también con recursos hídricos suficientes de cuales hacer uso:

"... nosotros estamos en inmejorables condiciones, porque contamos con los tres recursos, las tres fuentes de donde sacar el agua: tenemos el río Lauca, ahí están el grupo de lagos el Chungará, el Cotacotani y el Parinacota, y las grandes corrientes subterráneas que sólo parte de ellas florecen en Azapa, en las vertientes que son vida actual de ese valle". (*El Pacífico*, Arica 9/2/1932).

Concordante con la mirada articuladora, el Comité fue tajante en señalar que los beneficios que acarrearía el impulso agrícola en el valle de Azapa sobrepasaban los intereses sectoriales, una característica que reafirmaba aún más los anhelos en esta materia. En otras palabras, el interés por esta actividad productiva, y de ahí la prioridad, estaba en los efectos derivados que iba a provocar, desatando incrementos económicos escalonados que no sólo favorecerían a los residentes de Arica, sino también a la administración municipal y al propio Estado:

"El beneficio económico de estas obras no corresponde únicamente a los agricultores cuyas tierras riegan, sino también por repercusión a los demás habitantes. Los productos agrícolas se incrementan y abaratan, la vida económica se tonifica, el Gobierno y el Municipio aumentando sus entradas en las contribuciones directas e indirectas que producen las nuevas empresas, y la región, al aumentar su producción, su población y su bienestar económico". (*El Pacífico*, Arica 9/2/1932).
Para financiar las obras de regadío

⁸ El primer antecedente que se tiene de esta idea data de 1619 al amparo de una propuesta del Cabildo de Arica (Hidalgo, J. 1985: 184-185). Otros intentos se hicieron en los años 1856 y 1870 (Keller, C. 1946: 157).

del valle de Azapa el Comité propuso la gestión de un empréstito utilizando como aval las tierras fiscales, dinero que amortizaría el Estado al poder vender a un alto precio sus parcelas vallerías una vez activado el riego:

“...rogamos a V.E. autorice un empréstito con la garantía de las propiedades del departamento que suben de 132 millones por la cantidad presupuestada que permitan traer las aguas del río Lauca o hacer los pozos tubulares; este empréstito sería amortizado casi de inmediato con la venta de los terrenos regados y que son fiscales a un mínimo de un mil pesos por hectárea, aún instalando colonias agrícolas, quedarían un total de 5 millones de pesos, cantidad superior a la que se necesita para construir esta obra. Debemos hacer la observación que en el valle la hectárea plantada vale más o menos diez mil pesos”. (ARTIT, vol. 10, Gobernación de Arica 1932, Petitorio del Comité Pro-Resurgimiento de Arica, Arica 10/3/1932, sin fol.).

Junto con lo agrícola, el proyecto del ferrocarril Arica-Zapiga configuró un aspecto central en el planteamiento modernizador y desarrollista del Comité⁹. Así, en este punto no sólo se tuvo consideración por los resultados económicos, sino también por los efectos políticos. Tal visión llevó a esta instancia gremial a sostener con fuerza que la construcción de este trazado ferroviario no ameritaba mayor justificación y sí una decidida resolución:

“Arica, situada tan al norte y aislada completamente del resto de Chile, debe

ser unida con Iquique por razones estratégicas...

Arica debe estar unido con el resto del país, porque para eso se hizo el Ferrocarril Longitudinal, y ese ferrocarril pierde todo su fin si no está unido con nosotros, punto terminal del litoral chileno”. (*El Pacífico*, Arica 12/2/1932).

La vinculación de lo estratégico con lo económico que cargaba la petición de erigir el tramo ferroviario entre la estación salitrera de Zapiga y la ciudad de Arica la dejó claramente establecida el cronista Ramón Cañas un mes antes que se conformara el Comité, poniendo de manifiesto que ésta era una idea larga y colectivamente pensada y no una improvisación populista de quienes llevaban adelante los emplazamientos de progreso material para los ariqueños:

“Estamos nosotros más cerca de Tacna que de Iquique, unidos con este último puerto sólo por las líneas de navegación marítima y aérea; pero no es suficiente, se necesita unir Iquique con Arica por medio de las líneas férreas, utilizando parte de la línea del Ferrocarril Salitrero que, en su ramal a Pisagua, tiene en su trayecto una estación, colocada matemáticamente más cerca que las [ilegible], y que es la estación de Zapiga.

Todos reconocerán que las razones que obligan a construir este ferrocarril pedido son importantísimas, ya sea razones estratégicas como comerciales, que darían nueva vida a este puerto, como que crearía una salida a la minería, a los productos de los valles cercanos y continuarán la línea del ferrocarril longitudinal hasta Arica, que es donde convergen dos líneas internacionales y que es necesario unir con la parte principal del país...” (*El Pacífico*, Arica 6/1/1932).

Las apreciaciones de este cronista, respecto a la valía y potencialidad del ferrocarril a Zapiga para la economía

⁹ La idea de implementar este tramo ferroviario tiene como únicos antecedentes el anteproyecto de factibilidad técnico-económico presentado por el ingeniero Carlos Lanás a la Municipalidad de Iquique el 22 de junio de 1910, y la oferta del empresario Guillermo Amenábar, manifestada el 12 de noviembre de 1910, de llevar a cabo el trazado propuesto por Lanás en el más breve plazo (Castro, L. 2003: 34).

ariqueña, fueron concordantes con lo que los iquiqueños habían manifestado de los distintos proyectos ferroviarios de penetración a Bolivia dados a conocer desde la década de 1880, es decir, que la “máquina de hierro” era la más multifuncional para favorecer el comercio y la producción provincial (Castro, L. 2000). De esta manera, al ser partícipes de un discurrir analítico público y colectivo que venía de la vecina provincia de Tarapacá, el Comité en su propuesta de desarrollo regional especificó punto por punto los alcances de esta iniciativa vial para el comercio, la agricultura y la minería de Arica, sustanciando –de paso– lo que Cañas había cotejado a grandes trazos al señalar:

“Arica necesita estar unido con Iquique, (...) si se hace el regadío de Azapa, [porque] dará fácil salida a nuestros productos abaratando la vida en Iquique y abriendo un inmejorable mercado para Arica y sus productos (...).

[Se podrían construir estaciones] que servirían de punto de contacto con los pueblos del interior, como Esquiña y otros, sobre todo Codpa (...) que tendría por donde sacar sus productos a una estación cercana y de ahí enviarlos a su regalado deseo a Arica o Iquique como les sea más conveniente. Los pastos secos de Camarones tendrían al fin vida (...) Mejor todavía, ese famoso e inútil tranque de Caritaya no sería del todo perdido, porque daría vida al mismo ferrocarril...

Y esto que no hemos mencionado el asunto de los minerales, que es el fuerte de esta región, a pocos kilómetros de donde pasaría el ferrocarril hay hermosas vetas de toda clase de minerales (...) que le darán vida a la minería en general y al ferrocarril mismo”. (*El Pacífico*, Arica 12/2/1932).

El Puerto Libre, al igual que el tren a Zapiga, también se visualizó como un instrumento conectado con

otros aspectos gravitantes de la economía ariqueña y del proyecto de desarrollo regional mismo a su haber el ferrocarril Arica-La Paz y el regadío del valle de Azapa. En estos términos, la posibilidad de implementar una Zona Franca en Arica tuvo que ver con la búsqueda de un mecanismo impulsor para la generación mercantil, es decir, por un lado, la producción agrícola y minera; por otro, los trenes para trasladar estos productos (Arica-Tacna, Arica-La Paz y el proyectado Arica-Zapiga) y, entre ambas plataformas, una dinámica de comercialización subregional (el Puerto Libre) con el objeto de ampliar mercados:

“Siendo este puerto terminal de dos líneas férreas internacionales y recalada obligada de todos los vapores, está llamado a desempeñar un importante papel comercial en el movimiento internacional de la costa del Pacífico, porque al ser declarado puerto libre o zona franca será el almacén obligado de los fabricantes tanto extranjeros como nacionales, para atender una enorme zona de atracción comercial como es Bolivia, sur del Perú, el norte de Chile y aún el norte de la Argentina misma...” (ARTIT, vol. 10, Gobernación de Arica 1932, Petitorio del Comité Pro-Resurgimiento de Arica, Arica 10/3/1932, sin fol.).

Al amparo de esta conjunción, la solicitud del Puerto Libre adquirió un sesgo eminentemente funcional, y de ahí que en sus inicios se aceptara la entrega de esta franquicia por un lapso acotado de cinco años (*El Pacífico*, Arica 17/2/1932), tiempo suficiente, según el Comité, para asentar una dinámica económica irreversible.

Las connotaciones más genéricas de esta propuesta vinieron a asentar, una vez más, los lineamientos estra-

tégicos en el entendido de no estar ante la búsqueda de medidas aisladas, coyunturales y cortoplacistas, sino ante el interés de conformar un soporte económico estructural basado en las ventajas comparativas de Arica. En esta perspectiva, el diagnóstico del Comité fue muy claro al otorgarle a la demanda de un Puerto Libre un rol articulador destinado a afianzar el modelo de desarrollo regional:

“La salvación para nuestro comercio y que bonificará el movimiento en general es, sin lugar a dudas, la construcción de las Obras del Regadío de Azapa (...), pero no tan sólo debemos preocuparnos del resurgimiento del pueblo de Arica, que sería en una parte y perdería en otra, porque en la actualidad vivimos del Ferrocarril de Arica a La Paz, que es una obra que importó al Gobierno enormes gastos [y] que le ha producido grandes pérdidas, por cumplir con el compromiso firmado con Bolivia el año 1904.

El ferrocarril cerrado sería la bancarrota de todos los ariqueños, porque, hay que reconocer que estos pueblos como Tacna y Arica, no tienen vida propia, la vida que tenían era ficticia, debido a las inyecciones plebiscitarias, y así como vemos que Tacna en manos del Perú y abandonada a sus propias fuerzas, y sin motivos de mantener en esa ciudad un movimiento ficticio, cae, decae cada día más, así irá decayendo este puerto, si el ferrocarril de Arica a La Paz sigue decayendo; y como el Estado no está en estado de auxiliar a nadie, tampoco auxiliará ya más al ferrocarril; y esto es sencillamente la ruina de Arica; lo que ganaríamos teniendo las Obras de Regadío, lo perderíamos por otro lado, quedando total en las mismas. Por lo mismo, el Regadío de Azapa tiene que ir aparejado con la declaración de Puerto Libre, y a eso deben converger todas las opiniones.

El Puerto Libre, ya lo hemos dicho en este mismo diario en repetidas ocasiones, es nuestra salvación.

Arica sería un gran Almacén, un gran stock, una gran exposición a donde aflui-

rían todos los industriales del mundo, sobre todo en este tiempo de barreras aduaneras, para tener en contacto los fabricantes europeos, asiáticos y americanos con los consumidores de Bolivia, Perú, Argentina y el sur de Chile.

Tampoco perdería el Gobierno, porque los derechos no se pierden, y se generarían con el derecho de porteo, almacenaje, movimiento, contribuciones directas e indirectas, en fin, gana por todos lados. Ganan todos...

De eso estamos más que seguros. Ganamos en belleza de construcción, por los nuevos almacenes que hay que mantener.

Ganan los empleados con las nuevas ocupaciones que se presentan.

Ganan los obreros...

Los movilizadores, los choferes, los jornaleros, etc.

Gana la Municipalidad por las mismas razones que un mayor movimiento le produce mayores entradas a la comuna. Ganan los hoteles, el comercio todo, y gana el Ferrocarril de Arica a La Paz, que sería una nueva y fuerte fuente de entradas con el movimiento que se generaría para Bolivia con la mercadería que iría en tránsito de nuestro puerto libre”. (*El Pacífico*, Arica 17/2/1932).

Los alcances analíticos asociados a la demanda del Puerto Libre realizados por el Comité Pro-Resurgimiento de Arica estuvieron, sin lugar a dudas, cimentados en un discurso demandante que ya tenía en la opinión pública ariqueña algo más de dos décadas. Lo anterior permite describir una continuidad discursiva entre el planteamiento del Intendente Antonio Subercaseaux manifestado en 1903, el primero en solicitar oficialmente un sistema franco para Arica al amparo de un interés desarrollista¹⁰, el mencionado

¹⁰ Mario Ortiz (1980: 39) erróneamente señala que el primero en presentar un proyecto de Puerto Libre para Arica fue el diputado Humberto Avellano, iniciativa finalmente rechazada por el Parlamento.

petitorio del Comité enviado al Poder Ejecutivo en marzo de 1932 y las gestiones que realizaron distintos sectores ciudadanos de este puerto fronterizo con posterioridad a este documento, como el Comité Pro-Puerto Libre y el Comité Adelanto de Arica creados en 1933, el Comité Pro-Defensa Permanente de Arica y el Centro para el Progreso instaurados respectivamente entre 1950 y 1951 (Ríos, M. 1992: 11, 14; Ortiz, M. 1980: 39). Todas estas iniciativas lograron, finalmente, que en 1953 el Presidente Carlos Ibáñez del Campo les otorgara a los ariqueños (mediante la ley N° 303) el anhelado sistema de ventajas comerciales; medida que se complementó en 1958 con la formación de la Junta de Adelanto de Arica (Enciclopedia de Arica 1972: 230-231)¹¹.

En realidad Avellano fue quien, motivado por las acciones del Comité Pro-Resurgimiento de Arica, tradujo esta iniciativa en un esbozo de ley que fue tramitado en el Poder Legislativo. En este sentido no fue pionero de nada, sino una pieza más dentro de una dinámica regionalista activada fuertemente a comienzos de la década de 1930 tras el objetivo de lograr instrumentos de desarrollo regional en un escenario de crisis económica.

¹¹ Juan Podestá (2004) afirma, explicitando una postura analítica algo distinta a la que sostengo en mis trabajos sobre el problema del desarrollo regional del extremo norte de Chile, que el otorgamiento del Puerto Libre a Arica se adscribe exclusivamente a un giro político del Estado chileno en su vinculación estratégica con esta zona fronteriza. Sin desconocer este rasgo, es decir, el rol centralizador del aparato estatal en lo referente a las posibilidades de desarrollo regional perdidas y/o conseguidas por ariqueños e iquiqueños durante el siglo XX, creo que con este enfoque investigativo se tiende a minimizar el accionar colectivo de los residentes de estas ciudades en su permanente búsqueda de un crecimiento económico no dependiente y de largo plazo y sus efectos en las decisiones fiscales. En este sentido, en lo que toca al tema de la instauración del Puerto Libre, soy de la opinión que lo ocurrido en 1953 fue principalmente el resultado de más de cincuenta años de insistencia y demostración de viabilidad por parte de los ariqueños de esta propuesta, una acumulación

CONCLUSIÓN

Hacia comienzos del siglo XX, tanto en Arica como en Tarapacá hubo un decidido interés por abordar el tema del desarrollo regional, preocupación que generó un intenso debate público como la generación de iniciativas y proyectos socialmente articulados. En el caso ariqueño en particular, se planteó una propuesta que tuvo un notable impacto en las décadas siguientes. Así, el Comité Pro-Resurgimiento de Arica creado en 1932 fue el correlato de distintas aspiraciones explicitadas, al menos, desde la década de 1900, y sus demandas a la vez fueron asumidas por distintos actores en los años 1950 cuando, después de un largo discurrir, lograron su materialización.

En estos términos, la aspiración del Comité Pro-Resurgimiento de Arica de que esta ciudad fuera un Puerto Libre, que, además, tuviera un ferrocarril hacia Zapiga que lo uniera al resto del país y que se irrigara el valle de Azapa con el propósito de sostener una actividad agrícola a gran escala, fue en todo sentido un verdadero proyecto de desarrollo regional. En él no sólo se plasmó una visión de largo plazo, sino, además, una apuesta de potenciación de componentes endógenos funcionando de modo articulado.

Aún queda mucho por indagar sobre la historia de los planteamientos regionalista y de desarrollo regional en Arica; sin embargo, creo que a partir de

que se vino a conjugar con un viraje del Estado ante un nuevo escenario de frontera. Lo anterior se contrasta con el otorgamiento de la Zona Franca a Iquique en los años 1970. En este caso la acción estatal sí fue exclusiva, ya que este tema no estaba socializado al nivel de lo que ocurrió con el Puerto Libre en Arica entre los años 1900 y 1950.

este trabajo los ariqueños no sólo deberán recordar a la Junta de Adelanto y sus miembros, sino que la memoria deberá extenderse hacia más atrás para darle su sitio al Comité Pro-Resurgimiento de Arica como al Intendente Antonio Subercaseaux.

BIBLIOGRAFÍA

Alfaro, Carlos (1936). *Reseña histórica de la Provincia de Tarapacá*. Imprenta Caras y Caretas, Iquique.

Castro, Luis (1995). Tarapacá 1880-1936: Debates, reflexiones, propuestas y proyectos en torno al problema del desarrollo. *Temas Regionales*, Año 2, N° 1, Corporación Norte Grande, Arica.

Castro, Luis (1998). Cuando el susurro del agua se acalló en el desierto: la expropiación de las aguas del valle de Quisma, el abastecimiento fiscal a Iquique y el debate sobre el problema del desarrollo económico regional, Tarapacá 1912-1937. Tesis Magíster en Historia, Universidad de Santiago.

Castro, Luis (1999). La propuesta de integración económica Arica-Bolivia en dos documentos inéditos de 1903 y 1904. *Diálogo Andino*, N° 18, Universidad de Tarapacá, Arica.

Castro, Luis (2000). "La circulación arterial de la riqueza". Estrategias de desarrollo regional e integración económica con Bolivia y el noroeste argentino, Tarapacá 1846-1936. *Diálogo Andino*, N° 19, Universidad de Tarapacá, Arica.

Castro, Luis (2002). Actividad minera, actores locales y planteamientos de desarrollo regional (Tarapacá 1880-1930). *Estudios Atacameños*, N° 22, Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo R.P. Gustavo Le Paige, Universidad Católica del Norte, San Pedro de Atacama.

Castro, Luis (2003). Espejismos en el desierto: Proyectos ferroviarios e integración subregional (Tarapacá 1864-1937). *Si Somos Americanos*, vol. IV, año 4, INTE, Universidad Arturo Prat, Iquique.

Castro, Luis (2004). Recursos hídricos altoandinos, estrategias de desarrollo económico y proyectos de riego: Tarapacá, 1880-1930. *Chungará*, vol. 36, N° 1, Universidad de Tarapacá, Arica.

Castro, Luis (2005). *Regionalismo y Desarrollo Regional: Debate público, proyectos económicos y actores locales (Tarapacá 1800-1930)*. Ceip Ediciones, Universidad Santo Tomás, Universidad de Valparaíso, Viña del Mar.

Castro, Luis y Figueroa, Carolina (2001-2002). Proyectos de irrigación de los valles de Tacna, Lluta y Azapa: Documentos inéditos del Archivo Sucesión Fernández-Errázuriz, 1902-1903. *Diálogo Andino*, N° 20-21, Universidad de Tarapacá, Arica.

Hidalgo, Jorge (1985). Proyectos coloniales inéditos de riego en el desierto: Azapa (cabildo de Arica, 1619), pampa Iluga (O'Brien, 1765) y Tarapacá (Mendizábal, 1807). *Chungara*, N° 14, Universidad de Tarapacá, Arica.

Keller, Carlos (1946). *El Departamento de Arica*. Editorial Zig-Zag, Santiago.

Ortiz, Mario (1980). *Recuerdos de una década en el centenario de Arica 1933-1942*. Impresora TT.GG. García, Santiago.

Podestá, Juan (2004). *La invención de Tarapacá. Estado y desarrollo regional en Chile*. Ediciones Campvs, Universidad Arturo Prat, Iquique.

Ríos, Marcelo (1992). Políticas y propuestas de desarrollo en Arica desde 1930 a 1973. *Cuadernos de Investigación Social*, N° 32, CREAM, Iquique.

FUENTES

Fuente inédita

ARTIT (Archivo Regional de Tarapacá. Fondo Intendencia de Tarapacá), vol. 10, Gobernación de Arica, 1932.

Periódico

El Pacífico, Arica 6/1/1932, 5/2/1932, 8/2/1932, 9/2/1932, 12/2/1932, 13/2/1932, 14/2/1932, 17/2/1932, 21/2/1932, 22/2/1932, 23/2/1932, 24/2/1932, 25/2/1932, 27/2/1932, 28/2/1932, 5/3/1935, 9/3/1932, 7/7/1932.

Impresos

Enciclopedia de Arica. Ensayo de información general del departamento de Arica. Editorial de Enciclopedias Regionales Ltda., Arica 1972.

ANEXO DOCUMENTAL

DOCUMENTO N° 1

ARTIT, vol. 10, Gobernación de Arica 1932, *Petitorio del Comité Pro-Resurgimiento de Arica enviado al Presidente de la República Juan Esteban Montero*, Arica 10/3/1932, sin fol.

Excelentísimo Señor:

Desde 1880, año en que principió a flamear el glorioso tricolor chileno sobre la elevada cumbre del histórico Morro, Arica, una de las ciudades más antiguas del continente sudamericano, vio año a año que sus muchas necesidades fueron fácilmente atendidas; así fue como se hicieron caminos, ferrocarriles, construcciones escolares, servicios sanitarios, agua potable, hospital, hotel, pavimentación, etc.; pero llegó el día en que fue anexado en definitiva este departamento al siempre bravo pueblo chileno, y los poderes públicos parece que, como obedeciendo una consigna, abandonaron a su propia suerte a este disputado territorio; y es por esto que los ariqueños hemos constituido un comité que, en nombre de las muchas sociedades

que la forman, pide respetuosamente a V.E. abra un paréntesis a sus muchas actividades, apartando un momento su atención de los difíciles problemas nacionales y escuche a este pueblo.

Arica ha soportado estoicamente la aguda crisis económica que atravesamos, sin haber tenido aún la suerte de ser favorecida con la resolución de alguna medida que pudiera mejorar de inmediato su apremiante situación, ni habérsele considerado en la distribución de valores para la construcción de obras públicas, que tanta falta le hacen, pero ahora, en el duro trance de renovarse o crecer, desea renovarse y salvar a los chilenos residentes y para ello es estrictamente necesario que el Supremo Gobierno, que Vuestra Excelencia con tanto acierto preside, nos conceda entre otras cosas:

El puerto libre o zona franca, el regadío artificial del valle de Azapa, resolver el problema educacional y crear un liceo de primera clase.

1) *El Puerto Libre o Zona Franca*

Con la competencia desleal que hace al ferrocarril de Arica a La Paz las empresas ferroviarias de Antofagasta y Mollendo, que sirven zonas de muchas actividades, salitreras una y azucarera la otra, el ferrocarril internacional de este puerto, nuestra única fuente de recursos, languidece cada día más sufriendo por este hecho sus consecuencias todos los habitantes del departamento.

Para salvar este ferrocarril, en el que se tiene invertido cuantiosos millones, estimamos que la fórmula es declarar a Arica Puerto Libre o Zona Franca.

Con esta declaración no se perjudicará al Estado, porque aparte de que hoy por hoy son casi nulas las importaciones y las mercaderías de tránsito están ya en zona franca de acuerdo con los tratados vigentes, la mayor afluencia de habitantes y la atracción de tener una fabricación directa para Bolivia, recompensaría con enormes creces al

Gobierno de la menor entrada de Aduana, evitándole al mismo tiempo acarrear con las fuertes pérdidas del ferrocarril de Bolivia, en caso continúen las cosas en el mismo estado actual de crisis.

Y con ello ganaríamos todos:

El Estado con el mayor derecho de porteo, el mayor avalúo, las mayores contribuciones, etc.

La Municipalidad con sus mayores entradas de patentes y otros servicios.

Los comerciantes que verían resurgir sus alicaídos almacenes y tiendas.

Los propietarios con la mayor valoración de sus casas y fincas.

Los profesionales que verían mayor afluencia de clientes a sus consultorios.

En fin, los obreros todos, con el mayor movimiento general que le reportarían las fábricas nacionales, que necesariamente se instalarán en Arica, aprovechando las franquicias de surtir al mercado boliviano que necesariamente ocuparán este ferrocarril.

No se perjudica a nadie, ni los importadores que llegaran a tener algún stock, que tampoco existe, porque en pocos meses recuperarían las posibles pérdidas de rebajas.

Siendo este puerto terminal de dos líneas férreas internacionales y recalada obligada de todos los vapores, está llamado a desempeñar un importante papel comercial en el movimiento internacional de la costa del Pacífico, porque al ser declarado puerto libre o zona franca, será el almacén obligado de los fabricantes tanto extranjeros como nacionales, para atender una enorme zona de atracción comercial como es Bolivia, sur del Perú, el norte de Chile y aún el norte de la Argentina misma; y sumado a esto la propia existencia de este departamento, consideramos que es imprescindible se sirva V.E. a acceder a lo

pedido.

2) *Regadío artificial del valle de Azapa*

Uno de los valles, cuya desembocadura está en la misma rada del puerto es el fértil valle de Azapa, cuyo clima no varía en todo el año entre 18 y 36 grados Celsius, correspondiente, por lo tanto, a una zona semitropical, que junto con Algeria, Colonia del Cabo y Sur de Australia, forman los únicos lugares especiales en el mundo para el cultivo de la naranja y otros productos en época que los centros de mayor densidad están en pleno invierno.

El valle de Azapa con este clima especial, con terrenos sumamente fértiles, es el único en Chile que puede exportar grandes cantidades de naranjas y aceitunas, que se dan en inmejorables condiciones en la época citada.

En el valle de nuestra referencia hay más de cinco mil hectáreas de tierras aptas para estos cultivos y que están completamente secas; al regarse estas hectáreas, en las cuales cuatro mil son propiedad del Estado, pueden dar, según estudios completos de profesionales entendidos en la exportación de las naranjas a los Estados Unidos, más de 10 millones de pesos anuales, porque este último país gasta como 130 millones de pesos en traer naranjas del extranjero en el invierno, que en su mayoría las trae secas del continente australiano.

También se podrían dedicar estos terrenos al cultivo de la caña de azúcar, produciendo, solamente las cuatro mil hectáreas fiscales, casi el 50% del consumo actual del país, que junto con las 25 mil hectáreas de la pampa fiscal denominada Pampa Alta de Pan Azúcar que también parte sería regada, pueden independizarnos casi de hecho de gran parte de la importación de azúcar del Perú y Cuba, que pasa hoy de un valor de 100 millones de pesos; la producción de caña arrojaría en todas estas tierras regables, después del tercer año, una utilidad superior a cuatro millones de pesos, sobrepasando con esto, en pocos años, en demasía, el valor de la obra que se

gestiona.

No olvidemos tampoco recordar que el valor de la aceituna de este valle, que fue enviada al extranjero, la consideraron de clase superior, y el solo pedido de muestra que hicieron los comerciantes extranjeros eran un total bastante subido. Mencionamos por último que, aparte de que se dan con suma facilidad los productos vegetales alimenticios, tenemos que estos terrenos son sumamente aptos para la producción de algodón, productos que no se producen en ninguna otra parte de Chile y se importen grandes cantidades.

Por todo esto pedimos a V.E. la autorización correspondiente para construir la obra de regadío de este valle que es una de las futuras fuentes de recursos del departamento, y en parte, por el azúcar, de Chile entero.

Obran en el poder del Señor Ministro de Agricultura informes completos de las distintas formas de regar este valle, pero sólo haremos referencia a las que presentan las mayores facilidades para ser llevadas a la práctica.

Así, sabemos que en los valles de Ica y Chimaya en la República del Perú se han ensayado con gran éxito las instalaciones de pozos tubulares, para captar las corrientes subterráneas de aguas, por una compañía denominada de Pozos Tubulares Company Limited, y que ofrece instalar esos pozos a un precio que fluctúa entre 30 y 90 mil pesos cada uno, pudiendo cada pozo regar más o menos de 80 a 100 hectáreas, siempre que se encuentren las corrientes subterráneas necesarias; pero tenemos otro medio más eficaz talvez aunque más costoso, que daría la cantidad de ocho mil litros de agua por segundo que es la derivación de las aguas de los lagos Chungará, Cotacotano (sic), ciénagas de Parinacota y río Lauca; derivación que tiene ventaja de ya haber sido estudiada en las esferas gubernativas y que en años pasados el Presidente de Chile don Juan Luis Sanfuentes autorizó la construcción en el decreto supremo N° 822 bis, de fecha 4 de junio de 1920, y en la administración posterior el decreto

supremo N° 441 de 26 de abril de 1922, en que acepta el Ministro de Obras Públicas los planos, presupuestos y memoria de la referida obra y que ascendía a \$ 4.192.000.

Por diversos inconvenientes que no es el caso detallar no se reunieron los fondos necesarios para efectuar esta aducción de aguas, pero que se llevaría en efecto en esta época si V.E. decide favorecer a esta región, al mismo tiempo que brindaría un auxilio automático al comercio decaído, ya que en esta obra se pueden ocupar más de mil o más operarios, de los actualmente cesantes, porque el trabajo en su mayoría es de mano de obra.

Por lo tanto, rogamos a V.E. autorice un empréstito con la garantía de las propiedades del departamento que suben de 132 millones por la cantidad presupuestada que permitan traer las aguas del río Lauca o hacer los pozos tubulares; este empréstito sería amortizado casi de inmediato con la venta de los terrenos regados y que son fiscales a un mínimo de un mil pesos por hectárea, aún instalando colonias agrícolas, quedarían un total de 5 millones de pesos, cantidad superior a la que se necesita para construir esta obra. Debemos hacer la observación que en el valle la hectárea plantada vale más o menos diez mil pesos.

También para conseguir dinero talvez sería más viable, que se diera a la Universidad de Concepción la autorización gubernativa correspondiente, para que sorteara a beneficio de Arica, por una vez al año y para iniciar las obras el valor de \$ 3.745.600 con un premio mayor de un millón de pesos en un total de 40 millones a 104 pesos el número quedando un beneficio para las obras de regadío de \$ 1.414.400; además que el Gobierno recibiría por capítulo de impuestos y contribuciones sobre los premios más de medio millón de pesos, esta obra no gravará al erario nacional, todo lo contrario, lo aliviará de cesantes y es una nueva fuente de entradas, aunque sólo se estime el mayor avalúo de esas 5 mil hectáreas, que en la actualidad valen más o menos 100 pesos y que al regarse tendrán un valor mínimo de mil pesos cada una.

Quedamos pendiente de su reconocido espíritu de servir a todo el país por igual, y esperamos vernos favorecidos con la autorización que pedimos para la salvación de este pueblo que está al extremo del litoral chileno.

3) *Resolver el problema educacional y crear un liceo de primera clase*

El problema educacional de Arica lo podríamos dividir en tres partes que después detallaremos y que son:

1. Necesidad de aumentar los servicios de educación primaria, creando ocho escuelas y quince plazas de profesores.
2. Necesidad de establecer un liceo de primera clase.
3. Necesidad de fundar una escuela-hogar para atender a los muchos niños huérfanos y semivagos.

Primero. Hay sólo 15 escuelas primarias en el departamento, número insuficiente para atender la subida población escolar, tanto urbana como rural. En la parte urbana funcionan 4 escuelas primarias, las que en ninguna forma pueden atender a los dos mil o más niños. Las 15 escuelas del departamento están servidas por cincuenta maestros, cantidad también escasa para servir con regular eficiencia la función educacional primaria.

Los servicios primarios quedarían de forma eficiente: a) elevando el número de escuelas de 15 a 23; b) elevando el número de maestros de 50 a 65; y c) arreglo de locales apropiados.

Segundo. El liceo de niñas de esta ciudad no tiene todos los cursos de humanidades, sólo hay hasta tercer año.

Arica, con más de 20.000 habitantes que atender en sus funciones educacionales, necesita un liceo de primera clase, a fin de que los alumnos hagan estudios completos de humanidades, y que esos estudios de los numerosos jóvenes no queden truncados, como hoy ocurre, lo que constituye un grave problema que se debe resolver. La situación económica general y lo distante que estamos

de otras ciudades, no es fácil enviar allí a los alumnos a terminar sus estudios.

Antes de la entrega de Tacna, la educación de los niños de Arica se facilitaba con los liceos de hombres y de niñas de primera clase que funcionaban en Tacna.

Para subsanar este verdadero vacío que hay en lo que a educación secundaria se refiere, por el momento solicitamos a V.E. se sirva elevar a la categoría de primera clase al liceo de niñas, haciéndolo coeducacional en los cursos de humanidades. Si el erario nacional lo permitiera, el ideal sería establecer un liceo de hombres de primera clase y dejar al de niñas tal como está en la actualidad.

Tercero. Uno de los asuntos que llama la atención en Arica es el que se relaciona con las condiciones de ambiente en viven los niños, hijos de familias pobres, ambientes cargado de circunstancias desfavorables al crecimiento y desenvolvimiento de esos pequeños.

Una mirada a este ambiente pobre y completamente negativo al niño, basta para concebirse una estadística subida de niños faltos de estímulos realmente familiares, que son indispensables, por cuanto ellos, esos estímulos del hogar, determinan la cultura y orientación de los niños.

Antecedentes suficientes prueban la existencia de niños huérfanos que viven al calor de familias compadecidas; de niños pertenecientes a familias de escasos recursos económicos y que por tal circunstancia no reciben normalmente los beneficios de la escuela; de niños que no se avienen con sus padres, a quienes no obedecen y que, actuando como mejor les parece, salen y llegan a sus casas cuando lo desean, ni por más que los padres tomen medidas severas.

De acuerdo al principio que es más fácil prevenir que corregir, surgen los decididos propósitos de adoptar medidas para salvar a tantos niños en situación realmente grave.

La solución está en establecer un escuela-

hogar que podría sujetarse al siguiente plan de acción: a) un local sencillo con salas para cultura general y talleres y con un campo para cultivo y recreaciones; b) se daría importancia a los ramos de cultura general y a las habilidades manuales, con tendencia vocacional profesional; c) el internado tendría régimen familiar; d) la distribución del tiempo de manera que las mañanas fueran de cultura general y las tardes para el cultivo, talleres, etc.

Esta escuela se podría instalar a base de los más necesitados por ahora, que es una pequeña cantidad y cuyo gasto se podría financiar: con los aportes designados por el Gobierno y las Municipalidades para el fomento de la educación en el departamento, y con la valiosa ayuda de particulares, y otras instituciones como el Rotary Club, la Cruz Roja, etc., que hacen siempre donaciones de bastante importancia.

Y respecto al personal técnico, pedimos a V.E. se sirva conferir en comisiones de servicios a los maestros primarios que conozcan este problema, y que aquí hay varios, conservándoles sus puestos en las escuelas donde sirven hasta que se resuelva la situación de un personal de planta.

Esto es cuanto nos permitimos solicitar con respeto de V.E. en bien de Arica y en representación de las agrupaciones que forman este Comité.

DOCUMENTO N° 2

ARTIT, vol. 10, Gobernación de Arica 1932, *Respuesta de la Dirección General de Obras Públicas al Comité Pro-Resurgimiento de Arica*, Santiago 27/5/1932, sin fol.

Departamento de Riego
Señor Ministro:

Contesto la providencia N° 2555 del presente de ese Ministerio, recaída en un oficio del Ministerio del Interior relacionado con un pliego de peticiones del Comité Pro-Resurgimiento de Arica.

En dicho pliego se pide, entre otras cosas, el regadío artificial del valle de Azapa, utilizando las aguas de los lagos Chungará, Cotacotani y de las ciénagas de Parinacota.

Aunque los datos con que cuenta esta Dirección General respecto al proyecto necesario para el regadío de ese valle permiten apreciar que la realización de esa obra será difícil y costosa, ella ha pensado, desde hace tiempo, realizar un estudio completo de este asunto.

La naturaleza de los suelos de la zona vecina y el clima de esa región hace suponer que el cultivo de ella sería muy beneficioso para Chile, pues en esa zona podría implementarse el cultivo de muchos productos que hoy día se producen en pequeña escala o no se producen en el país.

Sólo la falta de fondos y personal ha impedido a esta Dirección General realizar este estudio.

Pero puedo comunicar al Señor Ministro que el agrónomo del Departamento de Riego que hará próximamente un viaje a las provincias de Arica y Tarapacá con el objeto de estudiar la parte agrológica de algunos proyectos; se le ha encomendado también, como anticipo al estudio del regadío de Azapa, que haga un reconocimiento agrológico completo de esa quebrada.

Dios guarde a Usted.

Teodoro Schmidt Q.
Director General de Obras Públicas

DOCUMENTO N° 3

El Pacífico, Arica 12/2/1932. Comité Pro-Resurgimiento de Arica: El Ferrocarril de Arica a Zapiga.

A iniciativa de la delegación enviada por los antecesores del Comité, se principió a mover en el vecino puerto de Iquique el asunto del Ferrocarril citado, y ahora último un Comité en Iquique llamado "Comité Pro-Interés

de Tarapacá”, lo ha puesto como un punto principal en su programa, y en cooperación con nosotros esperamos conseguir la construcción de esta obra, que ya está estudiada, aprobada, y aún más, se ha hecho hasta el estacado.

Arica, situada tan al norte y aislada completamente del resto de Chile, debe ser unida a Iquique, por razones estratégicas, como se ha manifestado varias veces, y sirvan para confirmarlo las palabras del General Velásquez en 1900, y las del General Harms, ahora.

Arica necesita estar unido con Iquique, porque la abundancia de nuestros productos, si se hace, y debe hacerse, el regadío de Azapa, dará fácil salida a nuestros productos abaratando la vida en Iquique y abriendo un inmejorable mercado para Arica y sus productores.

Arica debe estar unido con el resto del país, porque para eso se hizo el Ferrocarril Longitudinal, y ese Ferrocarril pierde todo su fin, si no está unido con nosotros, punto terminal del litoral chileno. Si este Longitudinal se alargó hasta Puerto Montt por qué no se va a terminar alargando los pocos kilómetros relativamente que faltan hasta Zapiga, no mayor de 290 kilómetros contemplando las bajadas y subidas de los cerros y quebradas que se interponen en el camino como las de Camarones, Chiza, Tana y Tiliviche, quebradas en donde hay agua en abundancia y se pueden construir hermosas estaciones.

Estaciones que servirían de punto de contacto con los pueblos del interior, como Esquiña y otros, y sobre todo a pocos, poquísimos kilómetros de Codpa, y así se evitarían construir 120 kilómetros de camino con un costo mayor de 100 mil pesos. Codpa tendría por donde sacar sus productos a una estación cercana y de ahí enviarlos a su regalado deseo a Arica o Iquique, como les sea más conveniente. Los pastos secos de Camarones tendrían al fin vida, y no sería todo perdido con ese negociado que se hizo en la administración pasada. Mejor todavía, ese famoso e inútil tranque de Caritaya no

sería del todo perdido, porque daría vida al mismo Ferrocarril con beneficio de los señores Lafrenz y Marquesado, que de todas maneras al ganar en sus haciendas, darán siquiera vida al pueblo de Arica.

Y esto que no hemos mencionado el asunto de los minerales, que es el fuerte de esa región, a pocos kilómetros de donde pasaría el Ferrocarril hay hermosas vetas de toda clase de minerales, se encuentra hasta ricas vetas de mármol, que según algunos marmolistas entendidos, son de calidad insuperable, no habiendo mejores en todo Chile, y así otros minerales que le darán vida a la minería en general y al Ferrocarril mismo.

Obran en poder del Gobierno de Chile todos los datos correspondientes sobre la construcción de esta obra y el costo, que no sube de 85 millones de pesos con material rodante todo, construcción de estaciones, maestranzas en Arica, bodegas de embarque y desembarque, casa de máquinas, en fin todo lo necesario, ya que esta sería la estación terminal norte, de uno de los ferrocarriles más largos de Sud-América.

Así, verán los habitantes de Arica que nosotros estamos en lo cierto al pedir a los ariqueños su ayuda, su cooperación para llegar a conseguir de los poderes públicos la construcción de este Ferrocarril, que dará mucho auge, pero mucho, a este decaído puerto. Tan es así, que Bolivia mismo, según un diario de Iquique, se interesa por la construcción de un oleoducto siempre que se construya el Ferrocarril de Arica a Zapiga.

El Comité.

DOCUMENTO N° 4

El Pacífico, Arica 13/2/1932. Comité Pro-Resurgimiento de Arica: El regadío de Azapa III. Y la menor importación de productos extranjeros, en especial de azúcar y arroz del Perú.

Seguimos analizando los productos del valle de Azapa, que podrían producirse al efectuarse las mentadas obras de Regadío

Artificial, y encontramos que además de las frutas que podrían exportarse en gran escala, en los terrenos que se aprovecharían, y siendo regados en abundancia con las obras que propiciamos, se produciría en gran escala la caña de azúcar y el arroz.

La caña de azúcar, el sueño dorado de muchos, y cuyos estudios se hicieron en diversas ocasiones en los años expresados por el Gobierno de Chile, para regar pampas en estas provincias que produzcan este producto, del cual pueden sacarse grandes cantidades de azúcar, estableciendo ingenios, industrias que movilizan grandes cantidades de material.

El azúcar que se extrae de la caña dulce, comprimiendo los tallos mediante prensas hidráulicas y que después se somete a distintas operaciones de purificación, concentración, cocción y cristalización, necesita personal y maquinarias para las operaciones indicadas, aumentando bastante la capacidad económica de un pueblo.

Sobre la industria azucarera chilena, podemos decir que la refinería de azúcar de Viña del Mar, la de Penco y las pequeñas lavanderías que proporcionan el azúcar del país, envían actualmente al extranjero alrededor de 100 millones de pesos en cambio de la materia prima (azúcar cruda) que importan. Se haría obra patriótica procurando que nuestro territorio produjera los elementos para la fabricación de tan útil producto.

Todos recordamos que en Tacna se organizaron sociedades con el objeto de fomentar el cultivo en gran escala de la caña de azúcar. Pero tropezaron con varias dificultades, como ser: el territorio en litigio, la falta de agua y la falta de cooperación, además que se asustaron de que la caña necesita cuatro años en alcanzar su desarrollo y dos para retoñar.

Y nosotros, en el comité, compenetrados también de que es obra de verdadero patriotismo, propender a la independencia económica, tratamos de abrir paso a la iniciativa del Regadío de Azapa, para ir, entre otros

cultivos, a estimular por todos los medios posibles aprovechar esta nueva fuente de riqueza nacional.

Por este solo capítulo, el del azúcar, el Gobierno y la opinión pública, debían preocuparse de llevar a cabo esta obra, que como ya lo hemos indicado en varias ocasiones, dará un gran aumento a la población del Departamento con beneficio general.

También, con la abundancia de aguas, se puede iniciar el cultivo del arroz, para lo cual esas tierras, detrás del cementerio, son apropiadas para estas plantaciones, y así en gran escala aprovechar los experimentos hechos recientemente en Santiago, en la Quinta Normal, que produjeron excelentes resultados en pequeño.

Como el arroz es uno de los cereales que forma parte importante en la alimentación de nuestro pueblo, dado que se importan grandes cantidades de Italia, China, Japón, etc., debíamos de hacer lo posible de tratar de aliviar el balance comercial del país, produciendo, aunque sea en parte, del arroz que se consuma en Chile.

Por los productos citados en nuestros artículos y las razones de peso que hemos expuestos, se ve que es un absurdo negarle la efectividad a la obra de construcción del regadío, entonces ahí debe estar la opinión sana y sentar el precedente que nosotros luchamos con la ayuda incondicional de todos y de cada uno de los ariqueños.

El Comité.

DOCUMENTO N° 5

El Pacífico, Arica 17/2/1932. El Puerto Libre o Zona Franca y el Mejoramiento del Ferrocarril de Arica a La Paz.

Entre las cosas que necesita Arica, una de las más importantes es conseguir del Supremo Gobierno declare a Arica "Puerto Franco",

aunque sólo sea por un período de *cinco años*.

La salvación para nuestro comercio, y que bonificará el movimiento en general, es sin lugar a dudas, la construcción de las Obras del Regadío de Azapa, agregándole a esto último la traída de un Regimiento y la instalación de un Liceo de Hombres, pero no tan solo debemos preocuparnos del resurgimiento del pueblo de Arica, que sería en una parte y perdería en otra, porque en la actualidad vivimos del Ferrocarril de Arica a La Paz, que es una obra que importó al Gobierno enormes gastos [y] que le ha producido grandes pérdidas, por cumplir con el compromiso firmado con Bolivia el año 1904.

El Ferrocarril cerrado sería la bancarrota de todos los ariqueños, porque hay que reconocer que estos pueblos, como Tacna y Arica, no tienen vida propia, la vida que tenían era ficticia, debido a las inyecciones plebiscitarias, y así como vemos que Tacna en manos del Perú y abandonada a sus propias fuerzas, y sin motivos de mantener en esa ciudad un movimiento ficticio, cae, decae cada día más, así irá decayendo este puerto, si el Ferrocarril de Arica a La Paz sigue decayendo; y como el Estado no está en estado de auxiliar a nadie, tampoco auxiliará ya más al Ferrocarril; y esto es sencillamente la ruina de Arica, lo que ganaríamos teniendo las Obras de Regadío, lo perderíamos por otro lado, quedando total en las mismas.

Por lo mismo, el Regadío de Azapa tiene que ir aparejado con la declaración de Puerto Libre, y a eso deben converger todas las opiniones.

El Puerto Libre, ya lo hemos dicho en este mismo diario en repetidas ocasiones, es nuestra salvación.

Arica sería un gran Almacén, un gran stock, una gran exposición a donde afluirían todos los industriales del mundo, sobre todo en este tiempo de barreras aduaneras, para tener en contacto los fabricantes europeos, asiáticos y americanos con los consumidores de Bolivia, Perú, Argentina y el sur de Chile.

Tampoco, perdería el Gobierno, porque los derechos no se pierden, y se generaría con el derecho de porteo, almacenaje, movimiento, contribuciones directas e indirectas, en fin gana por todos lados.

Ganan todos...

De eso estamos más que seguros. Ganamos en belleza de construcción, por los nuevos almacenes que hay que mantener.

Ganan los empleados con las nuevas ocupaciones que se presentan.

Ganan los Obreros...

Los movilizadores, los choferes, los jornaleros, etc.

Gana la Municipalidad por las mismas razones que un mayor movimiento le produce mayores entradas a la comuna.

Ganan los hoteles, el comercio todo, y.

Gana el Ferrocarril de Arica a La Paz, que sería una nueva y fuerte fuente de entradas con el movimiento que se generaría para Bolivia con la mercadería que iría en tránsito de nuestro puerto libre.

Y la Población, que no hemos mencionado triplicaría su número, fenómeno que sucede siempre en estos casos como ha sucedido en Hamburgo, Dantzing, Barcelona, y otros puertos libres o zonas francas como la del Canal de Panamá, donde hay grandes stock de mercaderías, juguetes, camiones, autos, maquinarias, etc., cuya porte tendríamos también almacenado nosotros.

DOCUMENTO N° 6

El Pacífico, Arica 21/2/1932. Comité Pro-Resurgimiento de Arica: El Regadío de Azapa VI. Las distintas formas de Irrigación.

Como habrán visto los lectores, con un suelo y un subsuelo extraordinariamente ricos en

elementos de fertilidad, un clima que parece creado de nitrato por la Naturaleza para multiplicar las siembras y las recolecciones de frutos, y que examinando su suelo se ve que la formación procede de elementos vegetales, despojos de antiguas selvas que desaparecieron hace siglos, pero que dejaron el "humus" en cantidad capaz de enriquecer por muchas generaciones de agricultores; lo que necesita el valle de Azapa es AGUA para asegurar el sustento de millones de hombres.

Entre los habitantes indígenas de la región, las tradiciones han venido perpetuando la leyenda de que siglos atrás ese valle era regado y corría por él, un río que venía del interior de Bolivia, a través de las montañas que limitan el valle por el Oriente; pero irritados los naturales por las violentas expoliaciones de los conquistadores hispanos torcieron el curso de dicho río y dejaron el valle seco y muerto para siempre.

Buscar el río de la leyenda no es dable en esta época; pero sí es evidente que hay muchos otros medios artificiales sencillos para proveer de agua esta riquísima región. Hemos oído referir a algunos exploradores, como fenómeno observado por ellos personalmente, que si en las noches tranquilas, cuando el viento deja silenciosamente aquella pampa, se aplica el oído al suelo, se oye bien distintamente el ruido de las corrientes de agua que surcan el subsuelo en incesante curso; y esto puede observarse en cualquier punto del valle. Es fácil pues, bajar en busca de estos cursos subterráneos, por medio de Pozos Tubulares y Bombas poderosas, como sería lo ofrecido por la Compañía de Pozos Tubulares de los EE.UU. que ha trabajado con tanto éxito en los valles de Ica y Chima-ya, en el Perú.

El costo de estos pozos fluctuaría entre 30 y 90 mil pesos cada uno para regar 100 hectáreas más o menos por pozo; el rendimiento del suelo compensará con pródiga largueza todos los sacrificios pecuniarios que se hicieran en estas obras.

También se está experimentando en Azapa un procedimiento de captación de aguas

subterráneas en gran escala, perforando pozos bajos unidos por una larga lumbrera en el sitio de sus floraciones de agua, y que hasta la fecha está en observación por los entendidos y en especial por sus propietarios los señores Morales S.M., que se supone han invertido más de \$ 90.000 para conseguir un caudal no superior a 4 litros por segundo en la actualidad. Nos anuncian trabajos más profundos para resolver en definitiva sobre estas captaciones.

Pero, disponemos de otras fuentes mucho más seguras y abundantes para proveer de riego al rico valle Azapa, sobre los que nos referiremos en un próximo artículo.

El Comité.

DOCUMENTO N° 7

El Pacífico, Arica 22/2/1932. Comité Pro-Resurgimiento de Arica: El Regadío de Azapa VII. Y la traída del río Lauca.

En Arica se aprovechan las aguas de captación subterránea de muy escaso caudal para regar pequeñas porciones de tierra, pero cuando se trata de grandes extensiones de miles de hectáreas, se puede estudiar el medio de regularizar las aguas de lluvias y deshielos en la cordillera en los meses de verano.

Con este fin pueden construirse grandes tranques que sirvan para embalsar las aguas en un sitio determinado, que en este caso podría ser la angostura mayor del valle que es el sitio denominado Ausipar, cuya conformación de cerros cuenta con materiales especiales para esta clase de construcciones, tranques que hemos visto han dado espléndidos resultados desde tiempos antiguos como es el construido en el río Nilo, Egipto, obra esta como pocas en el mundo, y como lo será (?) [sic] el tranque de Caritaya, en la quebrada de Camarones, que está en construcción autorizado por el Supremo Gobierno.

Sin embargo, contamos con un medio más sencillo y eficaz proporcionando agua en

abundancia y a un costo seguramente inferior, y es la posibilidad de derivar por medio de canales las aguas de los lagos Cotacotani y Chungará, ciénagas de Parinacota y río Lauca, cuyo caudal en conjunto atravesaría en su proximidad por el túnel *divortia aquarum* de la cadena occidental a inmediaciones del punto de depresión llamado Chapiquiña. De este descenderían las aguas por cauces artificiales y naturales, después de largo recorrido, a la superficie cultivable y terrenos fiscales regables del valle de Azapa.

Esta última fórmula de riego, que estimamos la que daría mayores beneficios, y aumentaría las expectativas de mayor producción, tiene a su favor el haber sido estudiada e informada favorablemente por el Gobierno, como lo prueba la documentación siguiente:

- 1) Solicitud de mercedes de aguas presentada al Gobernador de Arica el 12 de enero de 1920 y la concesión de tierras presentada a la misma autoridad el 2 de febrero del mismo año;
- 2) La nota N° 119 del Gobernador de Arica al Intendente de Tacna, de 24 de febrero de 1920, en que recomienda la concesión de merced de aguas; y nota N° 147 de la referida Gobernación a la Intendencia de fecha 10 de marzo de 1920 en que recomienda la concesión de terrenos;
- 3) La nota N° 150 del Intendente de Tacna al Ministro de Relaciones Exteriores, de fecha 20 de marzo de 1920, en que recomienda una y otra concesión;
- 4) El Decreto Supremo N° 822 bis, de fecha 4 de junio de 1920, autorizando la explotación de los terrenos solicitados;
- 5) Los Decretos Supremos N° 606 de fecha 12 de junio de 1920 y 379 del 15 del mismo mes y año en que se concede la merced de aguas de 8 metros cúbicos por segundo que se derivarían de los lagos y ciénagas citadas;
- 6) El Decreto Supremo N° 441 de 26 de abril de 1922, en que acepta el Ministerio de Obras Públicas los planos, presupuestos y memoria de la referida obra; y.
- 7) El acto de entrega de esa misma fecha de la Gobernación a los concesionarios.

Es, pues, como ven los lectores, esta obra de gran magnitud, porque los OCHO MIL LITROS por segundo que se traerían del interior, sin restarle caudal al Lauca verdaderamente, servirán en demasía para regar todo el valle y tendrían desviaciones para la Pampa de Pan de Azúcar, que representa una suma mayor de 25 mil hectáreas cultivables.

El Comité.

DOCUMENTO N° 8

El Pacífico, Arica 23/2/1932. Comité Pro-Resurgimiento de Arica: El Regadío de Azapa VIII. Y los terrenos que van a regarse.

Partiendo de la base enunciada de la derivación de las aguas de los lagos Cotacotani, Chungará y ciénagas del Parinacota y río Lauca, y después de las consideraciones hechas en nuestros anteriores artículos, podemos referirnos a las extensiones de terrenos que son regables, y a los beneficios que obtendríamos de esta obra; que no es fantasía de ilusos, sino que es una realidad, estudiada concienzudamente por los ingenieros señores Luis Mariani, Alejandro M. de Dignan y Eduardo Habich en los años 1856 y 1870; comprobada por otros ingenieros, por cuenta del Gobierno Peruano, en 1877, y últimamente planteado en todas sus formas por el señor Germán Brain P.

Para poner de manifiesto la importancia de esta obra vamos a dar un detalle de las tierras que se regarían con la traída de este caudal de aguas corrientes:

- a) Pampa del Gobernador, 33.60 hectáreas fiscales.
- b) Pampa Algodonales, 152.10 hectáreas fiscales.
- c) Pampa Pan de Azúcar (Baja), 233.20 hectáreas fiscales.
- d) Pampa Sobraya, 348.10 hectáreas fiscales.
- e) Pampa Saucache, 300.80 hectáreas fiscales.

- f) Pampa de la Costa, 982.80 hectáreas fiscales.
- g) Pampa Alto de Ramírez, 400.00 hectáreas fiscales.
- h) Pampa Sobraya, 1.200.00 hectáreas fiscales.
- h) Pampa Sobraya, 360.20 hectáreas particulares.
- i) Terrenos secos particulares, 1.000.00 hectáreas particulares.

Total 5.000 hectáreas mas o menos.

Los terrenos agregados en la letra i) es lo que corresponde a los terrenos secos de las fincas agrícolas de Azapa, que a causa de la escasez de aguas, hay propiedades que no cultivan ni el 10% de sus terrenos.

Como vemos hay 5 mil hectáreas de terrenos que se pueden regar muy fácilmente y como la concesión de aguas a que hacemos referencia consiste en traer ocho mil litros por segundo y por hectáreas, es cantidad de agua más que suficiente para los fines perseguidos, tenemos un sobrante de 3 mil litros de agua por segundo que se pueden aprovechar, sin aumentar las tomas y mercedes de agua, en regar una gran parte de las 25 mil hectáreas planas que tiene la pampa denominada "Pampa Alta de Pan de Azúcar", y cuyos terrenos, como lo indica su nombre, están situados en Alto, al margen del valle de Azapa; y siendo completamente planos con un declive suave, facilitarían en forma incomparable el regadío.

No es del caso entrar a formalizar números de producción de terrenos, será suficiente comparar los resultados de la explotación de los terrenos regados de Azapa con estos que son de igual clima y temperamento. Estas tierras deben considerarse como una reserva de esta región, reserva que nos salvaguardaría en lo futuro y permitiría hasta la exportación de azúcar si a ello la dedicáramos, o a la implantación definitiva y en gran escala, de los productos de algodón.

Comptiendo este proyecto de aducción de agua, considerado como base, debe tenerse

además en cuenta que las aguas se traerán de una altura de 5.400 metros a una de 800 metros con una diferencia de nivel de 3.600 metros. Esta diferencia de nivel es apta de ser aprovechada con facilidad para la producción de Fuerza Eléctrica suficiente en exceso, para electrificar todo el Ferrocarril de Arica a La Paz, además de poder suministrar fuerza y luz eléctrica a toda la zona de atracción de este Ferrocarril transformándola en una zona en que la [ilegible] industrializada [tendrá] el máximo de eficiencia.

El Comité.

DOCUMENTO N° 9

El Pacífico, Arica 24/2/1932. Comité Pro-Resurgimiento de Arica: El Regadío de Azapa IX. Y los distintos costos de la obra.

Según los estudios efectuados por el ingeniero don Eduardo Habich, considerados como los más completos, y haciendo un pequeño rodeo para efectuar más obra de mano y así evitar el túnel "divortia aquarum" que hemos comentado, el total de la obra, echando el agua al valle de Azapa, no costaría más de \$ 1.630.000 (Un millón seiscientos treinta mil pesos m/1). Otro de los estudios, también completos, fue el que hizo hace poco, no más de 12 años, el señor Germán Brain, prestigioso ingeniero, muy conocido en esta localidad, el que según su presupuesto, ramos y memoria efectuaría sus obras de educción de aguas, haciendo el túnel, represas, canales de distribución, etc., para ser aprovechados en plantaciones de caña de azúcar, que fueron aprobadas por la dirección de Obras Públicas y los Ministerios respectivos en la suma de \$ 4.192.360 (Cuatro millones ciento noventa y dos mil trescientos sesenta pesos m/1).

La diferencia que existe entre uno y otro proyecto, a pesar que traería el mismo caudal de aguas, está en que el presupuesto, el del seños Habich, está hecho a base de hacer los trabajos de irrigación el mismo Gobierno, los canales especiales, aprovechando sólo a

los nativos del interior a bajo precio y aprovechando los cauces naturales, en fin a gran economía; y el segundo el del señor Brain, tiene incluido en sus presupuestos grandes gastos de administración y estudios de los ingenios de azúcar, construcción de higiénicas casas para operarios, como así también, edificios especiales para escuelas, correos, telégrafos, policía y otras autoridades.

El señor Brain en sociedad con dos caballeros de la localidad: don Juan M. Valle, administrador por largos años del Ferrocarril Arica a La Paz, que tuvo las mejores oportunidades y se halló en las mejores condiciones deseables para estudiar el territorio, conocer su riqueza y estimar sus grandes bases económicas por la otra, y don J. Arturo Quiroz, comerciante dotado de cualidades insuperables y gran conocedor de la región, presentó sus planos al Supremo Gobierno en la Presidencia de don Juan Luis Sanfuentes, con el objeto de armar una gran [ilegible], Agrícola e Industrial del Valle de Azapa; planos que fueron aprobados, pero que no se llevaron a la realidad por el fracaso, la falta de interés de los capitalistas en invertir 10 o más millones en un terreno en litigio.

Después de estos dos proyectos a los que nos hemos referido, tenemos también uno muy importante, que es el de la captación de las grandes corrientes subterráneas por medio de los pozos tubulares; como hemos dicho

anteriormente el precio de estos pozos fluctúa entre 30 mil a 90 mil pesos cada uno, depende la hondura a que se encuentre la corriente de agua, cada pozo proporcionar lo suficiente para regar 100 hectáreas poco más o menos.

Las hectáreas regables de Azapa lo hemos visto que son como 5 mil en todo el valle por lo consiguiente necesitaríamos 50 pozos tubulares que a un costo término medio de \$ 50.000 (cincuenta mil pesos m/1), por pozo, nos daría un gasto total aproximado a \$ 2.500.000 (dos millones quinientos mil pesos m/1).

Y por último, sin referirnos al costo de un tranque regularizador de lluvias, porque no hay hechos estudios sobre una construcción de esta naturaleza, y que sería sin duda un costo superior a todos, haremos especial mención a los esfuerzos para solucionar este problema, hecho por el señor Carlos Morales S.M., en sus fincas de Azapa, experimentos que como aún no han sido terminados en definitiva no se ha podido hacer un presupuesto sobre regadío en general del valle.

Próximamente daremos extensos detalles sobre este sistema de irrigación, como de los ensayos en el Perú de la Cía. Pozos Tubulares Ltda., porque ambas son la base de la captación de agua subterránea.

