

CONDICIONES DE LA INFRAESTRUCTURA ECONOMICO-
SOCIAL DE LA ZONA FRONTERIZA PARA UNA
INTEGRACION. SITUACION ACTUAL Y
POTENCIAL

por
GUILLERMO ANGUITA
Economista de la Secretaría Chilena de la ALALC.

A) DELIMITACION DE LA ZONA

Para poder efectuar un análisis de infraestructura como el que se ha pedido, es imprescindible contar con una delimitación de la zona que debe estudiarse.

La elección de dicha zona debe efectuarse teniendo en cuenta condiciones de proximidad y características geográficas y económicas de alguna similitud. Su estudio y análisis permitirá conocer la factibilidad de una complementación o, mejor aún, de una integración que haga posible un mejor aprovechamiento de los recursos regionales, con el fin de incrementar en forma acelerada la tasa de crecimiento de la zona, factor que permitirá dar a sus habitantes un standard de vida acorde con el de la época actual.

Considerando lo anteriormente expuesto, dicha región podría estar formada por los Departamentos de Moquegua y Tacna de la República del Perú, por el Departamento de Oruro de la República de Bolivia y la provincia de Tarapacá de la República de Chile.

Es posible que se argumente que deben incluirse o excluirse otras regiones como, por ejemplo, la provincia de Antofagasta en el caso chileno, ya que sus características geográficas son similares a las anteriormente indicadas. Sin embargo, opino que dicha provincia cuenta con una actividad que la da una dinámica diferente a las zonas ya nombradas y por lo tanto sus problemas y soluciones, son de índole muy diversa con respecto a los que aquí planteamos. En todo ca-

so, son distintas alternativas que habría que considerar en futuros estudios.

En todo caso, para el esquema desarrollado, he considerado la región primeramente indicada.

B) POBLACION, FUERZA DE TRABAJO Y EMPLEO

La provincia de Tarapacá, en el año 1960, contaba con una población cercana a los 128 mil habitantes, según cifras indicadas por la Dirección de Estadísticas y Censos. Ello representaba alrededor de un 1,7% de la población total del país. Considerando la tasa de crecimiento mostrada en el período 1952-1960, que fue cercana a un 2% anual, ello significaría que en la actualidad se contaría con una población aproximada de 150 mil habitantes (1,6% del país).

Ahora bien, si mantenemos la composición porcentual de la población del año 1960, obtendríamos que el 37% estaría formada por menores de 15 años; el 58% lo representan personas entre 15 y 65 años; y el 5% restante, la demás población mayor de 65 años.

La población económicamente activa de la provincia representaba en 1960, aproximadamente, el 35% de la población, lo que nos daría para el año 1967 un total de 50.600 habitantes. Clasificando a esta fuerza laboral según las ramas en que ella prestaba sus actividades, tenemos que, por orden de importancia, el 31% se dedicaba a servicios; el 17% a la industria; el 11% al comercio e igual cantidad a la agricultura; el 10% al transporte; el 8% a la construcción y el 7% a la minería.

La posición ocupacional de esta fuerza de trabajo es de un 23% de empleadores o trabajadores por cuenta propia; un 32% de empleados y un 41% de obreros.

Cabe mencionar además que la desocupación de la provincia alcanzaba en 1960 a un 4,4% del total de la población activa, cifra que para el resto del país era de alrededor de un 4,8%.

Por último, es de importancia tener presente que el 87%

de la población total de la provincia habita en áreas urbanas y sólo el 13% en áreas rurales.

Como conclusión de los datos antes mencionados es posible afirmar que:

a) La provincia cuenta con una población económicamente activa, en una proporción mayor que aquella correspondiente al país, considerado como un todo.

b) Un 43% de la población activa se dedica a labores típicas de producción y el restante 57%, a labores de distribución y servicios.

c) El orden de importancia de los sectores de producción, considerados como fuentes de trabajo, son la industria, la agricultura, la minería y la construcción.

d) En cuanto al grupo restante, una gran parte de la población tiene su actividad en el sector servicios y en menor proporción en el comercio y el transporte.

C) INFRAESTRUCTURA SOCIAL

El análisis de este capítulo del esquema, se ha subdividido en los siguientes aspectos: vivienda, salud pública y educación.

I.—*Vivienda*.— De acuerdo con el censo llevado a cabo en 1960 por la Dirección General de Estadísticas, existían en la provincia de Tarapacá 24.300 viviendas, de las cuales 11.500 eran "no aceptables", ya sea por su categoría o por su estado de conservación. La definición de "no aceptables por su categoría" incluye a aquellas viviendas que por su estructura y formación no pueden ser consideradas como tales, como es el caso de las viviendas marginales.

Por otra parte, debemos considerar que de acuerdo a la población, la cantidad de viviendas que necesitaría la provincia sería algo superior a las 25.000. De la comparación de ambas cantidades, resulta un déficit habitacional de 13.600 unidades, cifra que representa el 2%, aproximadamente, del déficit total del país. Si consideramos que la población de la provincia es sólo del 1,5% de la población total de Chile, tenemos que concluir que el déficit habitacional en Tarapacá, es

aún más agudo que el que muestra el resto de la nación.

De las 12.800 viviendas que se consideran aceptables, hay que dejar establecido que un 29% de ellas necesitan mejoramiento sanitario, ya sea porque no cuentan con abastecimiento de agua potable, o porque el sistema de eliminación que poseen, se efectúa por pozos negros o acequias, o, por último, porque el abastecimiento de agua se efectúa por acarreo.

Además del aspecto de mejoramiento sanitario, a que recién se hizo referencia, cabe mencionar que del total de viviendas aceptables, alrededor de un 15% necesita de ampliaciones con el fin de que cumplan con los requisitos mínimos que se exigen, es decir, que abarquen a lo más dos personas por cada cuarto.

Por último, es necesario mencionar que en el caso de las viviendas clasificadas como aceptables, el 30% corresponde a viviendas rurales y el 70% a viviendas del área urbana. Relacionando esta última información con aquella ya entregada acerca de la población, se puede concluir que el 13% de la población (que vive en áreas rurales), ocupa el 30% de las viviendas de la provincia y que el 87% de los habitantes, son los que viven en las áreas urbanas, habitan en el 70% de las viviendas aceptables. Se aprecia fácilmente, entonces, que el problema habitacional se presenta principalmente en ciudades y pueblos. Sin embargo, aun cuando la población rural pareciera ser la que en mejor condición se encuentra en lo que a vivienda se refiere, según las informaciones estadísticas el 22% de dichas viviendas necesitan ser ampliadas y el 63% necesitan de un mejoramiento sanitario. Lo dicho, contrasta con la situación urbana, donde sólo el 13% necesitan de modificaciones de ampliación y el 14% de mejoramiento sanitario.

II.—*Educación*.— En el año 1962 existían en Tarapacá 103 establecimientos de educación primaria, 8 de educación secundaria y 7 que impartían instrucciones técnica y profesional. A los primeros nombrados, asistió un promedio de 212 alumnos por establecimiento. El promedio para los segundos fue de 581 y el correspondiente a educación superior fue de 288. Para el año estudiado, la asistencia a clases de alumnos

primarios fue de 22.000; de alumnos secundarios, 5.000; y de educación superior, de 2.000.

Cabe destacar en este punto, que del total de la población de más de 15 años, sólo un 8% es analfabeta, porcentaje que es menor de la mitad correspondiente al total del país, que alcanza a un 16,5%. Sin embargo, es importante preocuparse por el hecho de que entre los niños de 7 a 14 años, hay cerca de un 12% (2.600) que no asisten a recibir educación.

En cuanto al profesorado, cabe mencionar que el 76% de los educadores son titulados y que el número de alumnos que le corresponde a cada profesor, es de 31, siendo bastante más bajo que el promedio del país en su conjunto.

Otro punto que debe ser preocupación de primera prioridad, son los altos índices de deserción que se presentan: en efecto, en el nivel primario, el 18% de los alumnos de segundo año no continúa con sus estudios. Este porcentaje va en continuo aumento y llegar a ser el 42%, en el sexto año. Más agudo aún, es el problema en la educación secundaria, ya que en el paso del primero al segundo año, el 15% de los alumnos no continúa con su educación, aumentando continuamente la deserción, hasta llegar al 64% en el sexto año.

(Tengo entendido que en los últimos años la deserción ha disminuido en forma notable, gracias al programa de educación puesto en práctica).

III.—*Salud Pública*.— En el año 1961, prestaban sus servicios en la provincia 51 médicos, existiendo una relación de 4 médicos por cada 10.000 habitantes. Esta relación es menor que en el total del país, donde llega a 6 (como dato ilustrativo se puede mencionar que en los países desarrollados esta relación es cuatro o cinco veces mayor).

Por otra parte, las camas hospitalarias alcanzaban en 1960 a 4 por cada mil habitantes, lo que significa una disminución con respecto a 1952, puesto que en esa fecha era de 5 por cada mil.

La tasa de mortalidad infantil es de las menores que acusa el país, ya que ella fue de 96 defunciones por cada 1.000 nacidos, siendo para el total del país, de 132. Sin embargo, al comparar estos indicadores con los correspondientes al año

1952, podemos observar que mientras para el resto del país la tasa disminuye de 136 a 132, para la provincia aumenta de 76 a 96.

Por último, la tasa de mortalidad general de la provincia, fue en 1960 de 10,6 por mil, siendo asimismo una de las tasas más bajas del país, que en su conjunto posee una tasa de 12,4 por mil. Comparando el año 1960 con 1952, la tasa para la provincia se mantiene constante mientras que para el resto del país muestra una disminución cercana al 1 por mil.

El mayor número de defunciones, fue, en orden de importancia, por afecciones al aparato respiratorio, aparato circulatorio, aparato digestivo y tuberculosis.

D) INFRAESTRUCTURA ECONOMICA

En este punto se tratarán algunos aspectos sobre energía y transportes.

I.—*Energía.*— Las centrales diesel de uso público, cuentan con una potencia instalada cercana a los 12 mil kilowats y los autoprodutores con alrededor de 3.000 KW. De mayor importancia que las centrales antes mencionadas, es la Central Hidroeléctrica de Chapiquiña, que según los planes, tendría una potencia de 10.000 KW. para el año 1966 ó 1967. En una segunda etapa a cumplirse en 1968, dicha capacidad se aumentará al doble y se triplicará en 1971.

De acuerdo a informaciones proporcionadas por ENDESA, para la ciudad de Arica, los mayores consumidores serán la industria y el alumbrado residencial urbano, siguiéndoles en importancia el Fisco y el comercio. Entre estos cuatro consumidores se distribuye el 92% del total vendido.

De las cifras indicadas anteriormente podemos concluir que la provincia cuenta con el 0,4% de los recursos hidroeléctricos con que cuenta el país, que alcanzan a 2,4 millones de KW. Otro aspecto de importancia que cabe mencionar en este punto, es que las plantas productoras de la provincia no están interconectadas y abastecen sólo la ciudad e industria para la cual se establecieron.

II.—*Transportes.*—

a) *Carretero.*

Las carreteras existentes en la provincia en el año 1961, alcanzaban un total cercano a los 2.000 Km. lo que representa un 3% del total de la red caminera nacional. Más del 20% de dichos caminos son de tierra y sólo existían 460 Km. con pavimento de hormigón o asfalto.

Puede decirse, que, en general, los caminos costeros y de penetración a los valles están en buenas condiciones, no así los de comunicación con los puntos subcordilleranos y del altiplano.

El mismo año, la circulación de vehículos motorizados, fue cercana a los 3.000 (considerando para el cálculo aquellos vehículos que pagan patente, como asimismo aquellos que tienen patente liberada). De éstos, el mayor número corresponde a camiones (43%), seguido por automóviles (27%), motocicletas y autobuses. El total de vehículos motorizados que circulaban en la provincia, en el año 1960, representaba el 2% del total correspondiente al país.

b) *Aéreo.*—

Tarapacá cuenta con varios aeródromos reconocidos como tales por la Dirección de Aeronáutica. Cuatro de ellos son de propiedad de la Fuerza Aérea de Chile, dos son particulares y uno fiscal. De ellos, el más importante es el de Chacalluta en Arica, que cuenta con una pista de 2.170 metros de longitud, con un ancho de 45 metros, con pavimento de concreto y bituminoso. Este aeródromo está construido para recibir todo tipo de aviones, con una frecuencia de 40 por hora.

Lo sigue en importancia el aeródromo de Iquique, que cuenta con una pista bituminosa con 1.721 metros de largo por 40 de ancho.

c) *Ferrovionario.*—

No existe una vía férrea que comunique la provincia con el resto del país, pero sí existe un ferrocarril que la comunica con la República de Bolivia.

Es éste un ferrocarril fiscal con secciones chilena y boliviana, que une el puerto de Arica con La Paz. Tiene un sector de cremallera de 40 Kms. en el sector chileno y una

longitud total de 457 Kms. Es esta la distancia más corta entre el territorio boliviano y la costa del Pacífico.

Este ferrocarril, en el año 1964, tuvo carga ascendente de cerca de 250.000 Tons. y en sentido contrario, de alrededor de 150.000.

Cabe hacer notar que en el tráfico de carga internacional, las cifras mencionadas anteriormente, fueron de 39 y 18 mil toneladas, respectivamente. Dichos volúmenes representan el 16% y 13% del total de carga que la República de Bolivia recibió o envió a puertos del Pacífico. Los ferrocarriles competidores son los de Antofagasta a Bolivia y el de Matarani en Perú hasta orillas del lago Titicaca, habiendo transportado cada uno de ellos, mayor volumen de carga internacional que el antes indicado, aun cuando las distancias que los unen con los diversos puntos del territorio boliviano, son bastante mayores que las del Ferrocarril de Arica a La Paz, como se aprecia en este cuadro:

	La Paz	Oruro	Cocha-	Santa
	Kms.	Kms.	bamba	Cruz
	Kms.	Kms.	Kms.	Kms.
Matarani	846	1.017	1.217	1.716
Arica	457	618	818	1.317
Antofagasta	1.173	930	1.142	1.641

En cuanto al tráfico internacional de pasajeros, el ferrocarril de Arica a La Paz transportó cerca de 21.000 personas contra unos 4.700 transportados por el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia. Es probable, aun cuando no se conocen cifras, que las otras vías férreas internacionales de Bolivia, presentan cifras inferiores a las correspondientes a la del ferrocarril de Antofagasta (1).

d) *Sistema Portuario*.— La zona cuenta con dos puertos de importancia: Arica e Iquique. El primero contará —una vez finalizada las obras— con un molo de abrigo de 1.200 m. de largo, malecón de atraque de 900 m., 20 hás. de explanadas,

(1) Para mayores detalles relativos al tráfico y tránsito ferroviario entre ambos países ver en el Apéndice de este trabajo los datos oficiales entregados por los Ferrocarriles del Estado de Chile para 1925 a 1967 (1.er semestre).

rompeolas y molo de defensa. Una vez terminado, su capacidad de movilización será de 800 mil toneladas anuales. El tonelaje movido actualmente es cercano a las 200.000 toneladas anuales, considerando carga nacional, peruana y boliviana.

El puerto de Iquique posee cuatro atracaderos para naves de altamar y cuenta además con una gran superficie de almacenes y equipos auxiliares. Posee una planta mecanizada para almacenamiento y embarque de salitre. La carga movilizada fundamentalmente, es la exportación de salitre, abonos y productos de la pesca.

E) SECTORES ECONOMICOS

Para su análisis se ha dividido este tema en los siguientes sectores:

I. Minería

(Agrícola

II. Agropecuario (Pecuario

(Pesquero

III. Industrial.

I. Sector Minería.—

Para el año 1965, la provincia tuvo una producción de minerales metálicos ascendente a 358 toneladas de cobre; 10 toneladas de plomo y 102 kilos de plata y 1 kg. de oro.

Comparando esta producción con el resto del país, se aprecia que ni siquiera alcanza a ser un 1 por mil de la producción total.

Sin embargo, en la producción de minerales no-metálicos, como son la dolomita, sal común, sulfato de sodio, la producción de Tarapacá es la mayor del país, ya que participa con un 81%. En otros no metálicos como el salitre, yodo y guano, aún cuando la importancia relativa no es de la magnitud de los anteriormente nombrados, participa en cerca de un 10% con respecto al total de la nación.

El potencial minero estimado para la región, indica que este sector llegará a ser una de las fuentes de mayores ingresos para la minería. Sobresalen los yacimientos de manganeso, azufre, calizas, dolomitas y borax, tanto por la ley como por el volumen, no siendo de menor importancia los yaci-

mientos existentes de cobre, plomo, kieselgur, magnesio y mármol.

Como se puede apreciar, existen recursos mineros que para aprovecharlos necesitan de capitales y prospecciones.

MINERIA 1965

I. *Producción Metálica.*—

		<i>País</i>
— Cobre	388 Tons.	590.039 Tons.
— Oro	1 Kgs.	1.650 Kgs.
— Plata	102 Kgs.	85.518 Kgs.
— Plomo	10 Tons.	1.179 Tons.

II. *Producción no Metálica.*—

— Dolomita	3.389 Tons.	3.389 Tons.
— Guano	11.548	21.806
— Salitre	99.382	1.157.991
Sal Común (de mineras)	81.947	99.692
— Sulfato de Sodio	32.300	41.492
— Yodo	128	2.282

II. *Sector agropecuario.*—

Sector Agrícola.

La superficie total cultivada, se desarrolla principalmente en los valles y alcanza a 8.350 Hás. representando solamente un 0,3% del total del área de cultivo en el país.

Siete son los principales rubros de la producción agrícola, de acuerdo a la superficie que ellos ocupan. Los principales corresponden a plantas forrajeras con 3.483 Hás.; hortalizas y flores con 3.085 Hás.; frutales con 1.300 Hás.; y cereales y chacras con 400 Hás. De menor importancia son los cultivos industriales, las viñas y los forestales.

Siendo la agricultura de la zona exclusivamente de riego, cobran importancia los proyectos de regadío de los valles de Lluta y Azapa, que permitirían incorporar en forma económica, 3.600 Hás. nuevas al área de cultivo, aprovechando las aguas de ríos y lagunas que actualmente se están desperdiçando.

AÑO AGRICOLA 1964 - 1965

	Hás.	% sobre país
Superficie total cultivada	8.356	0,3
1.—Cereales y chacras	400	0,0
— Maíz	188	
— Trigo	93	
— Papas	71	
2.—Cultivos industriales	13	0,0
3.—Hortalizas y flores	3.085	3,5
— Choclos	1.905	
— Tomates	228	
— Fréjoles	178	
— Cebollas	153	
— Ajos	76	
— Hortalizas surtidas	167	
4.—Plantas forrajeras	3.483	0,3
— Alfalfa	3.445	
5.—Frutales	1.311	1,5
6.—Viñas y parronales	5,5	0,0
7.—Forestales	9	0,0

Sector Pecuario.—

Para el año agrícola 1964-65 existían en la zona 164 mil cabezas de ganado. En dicha cantidad se encuentran representadas todas las especies adaptadas en el país, siendo las principales los auquénidos, con cerca de 90 mil cabezas y con una participación del 96% de la dotación del país; los ovejunos con 56 mil cabezas y una participación menor al 1% y los cabríos con 6.500 cabezas. Existían, asimismo, 3.700 vacunos que representan el uno por mil de la dotación nacional.

Se cuenta con datos de producción de leche, que alcanzó a 2.200 litros diarios con un rendimiento de cerca de 5 lts. por vaca y de 27.000 kilos de lana de ovejuno, con un rendimiento poco mayor de 1 kilo por cabeza.

Por último, se puede agregar que la provincia cuenta con cerca de 100.000 aves de corral, con una producción de 11.500 huevos diarios.

Como podrá apreciarse, este es un sector en el cual la

producción es totalmente insuficiente para el abastecimiento regional y aún cuando no pueda llegarse a un autoabastecimiento, se pueden desarrollar planes de mejoramiento, con los cuales mejorarían las cifras indicadas.

AÑO AGRICOLA 1964 - 1965

<i>Ganado.</i>	Nº	% sobre país
Vacunos	3.736	0,1
Caballares	1.232	0,3
Mulares	969	4,6
Asnales	3.256	8,8
Ovejunos	55.699	0,8
Porcinos	3.712	0,4
Cabrios	6.484	0,7
Auquénidos	88.529	96,3

163.627

Gallinas y pollas de postura	18.416
Producción de huevos	11.420 al día.
Gallos, gallinas, pollos y pollas . . .	101.732
Producción de leche	2.224 litros al día.
Rendimiento por vaca	6,6 litros.
Ovejunos esquilados	24.273
Id. lana	273,4 qq. métric.
Rendimiento por oveja	1,1 kg.

Pesca.—

En lo que se refiere a la extracción de pescado, la provincia de Tarapacá es la que contribuye con la mayor cantidad en la captura total del país. En efecto, en el año 1964, de 1.100.000 toneladas extraídas en el país, 924 mil lo fueron en Tarapacá. De la cifra anotada, 247 mil lo fueron en Arica y 676 mil en Iquique.

Como es sabido, gran parte del total corresponde a la captura de la anchoveta para lo cual se cuenta con 225 barcos que son en general de diseño adecuado y construidos recientemente.

Por otra parte, la pesca del sector artesanal, que lo constituye alrededor de 70 pescadores, se caracteriza por capturas de escaso volumen, que se destinan principalmente al consumo de pescado fresco.

En lo que se refiere al rubro de mariscos, Tarapacá contribuye sólo con el 1,2% de la captura total del país. En efecto, de 67.000 toneladas capturadas en Chile en el año 1964, 800 toneladas corresponden a la provincia, las que se distribuyen en 240 para Arica y 560 para Iquique.

PESCA 1964

Extracción pescados:	
Arica	247.185 Tons.
Iquique	676.947 "
	924.132 Tons.
País	1.093.561 "
Mariscos:	
Arica	231 Tons.
Iquique	535,5 "
	767,3 "
País	67.703,2 Tons.

III.—Sector Industrial.

Este sector que es el que normalmente da un impulso dinámico al desarrollo, no tiene la importancia que se pudiera esperar. Los establecimientos industriales que significan un escaso porcentaje de los nacionales se concentran en agrupaciones que no han aportado un gran estímulo al resto de los sectores.

El crecimiento de la industria manufacturera ha tropezado con grandes limitaciones, principalmente la carencia de energía.

La industria regional, durante cierto período, tuvo incentivos preferenciales que estimularon su creación y desarrollo.

Más tarde, dichos incentivos fueron disminuidos con los consiguientes efectos sobre la industria de la región. Sin embargo, a través de dichos estímulos, se logró el establecimiento de iniciativas nuevas tales como armaduras de automóviles, aparatos eléctricos, fábricas de tejidos, industria de la pesca y otras. Estas industrias trajeron consigo el asentamiento de la población en los centros que se relacionan con ellas y proporcionan una nueva fuente de ocupación para la población activa.

Esta política de promoción ha dejado en claro la aptitud de la región para participar del proceso de industrialización. Demuestra, a su vez, que a través de un tratamiento especial, puede abrirse a la zona perspectivas de un desarrollo más equilibrado y diversificado.

Analizaremos un poco más en detalle la industria de la provincia, tomando para ello, como muestra, el centro industrial de Arica que en su conjunto debe representar un alto porcentaje de la industria establecida en la provincia.

La industria en Arica da ocupación a cerca de 5.000 personas, la mayor parte de las cuales trabaja en la industria manufacturera que ocupa a cerca de 4.000. La sigue en importancia la industria de la pesca. La industria minera, ganadera y agrícola, están muy por debajo de las dos primeramente nombradas. El número de establecimientos era de 130 y el orden de importancia, en cuanto a número de establecimientos, se identifica con la cantidad de personas ocupadas. Desde el año 1952 a 1965 el índice de ocupación industrial nos demuestra que ésta casi se ha quintuplicado, pasando en el último año indicado a ocupar un 20% de la población activa del Departamento.

La producción de la industria automotriz ha mostrado un constante aumento desde 1959, año en que se produjeron cerca de 600 unidades hasta 1965, en que la producción fue de cerca de 9.000. Dicha cifra se espera llegar a triplicarla hacia el año 1970. La rama industrial antes nombrada, con la legislación de integración nacional, más intercambio de partes y piezas con otros países pertenecientes a ALALC han creado las condiciones para que se establezcan empresas industriales

anexas, como son las de repuestos para automóviles, de bañatas y baterías, comenzándose así el establecimiento de un complejo industrial que pudiera ser fuente de un mayor dinamismo.

Otro grupo de importancia está representado por las industrias eléctricas y electrónicas que en la producción de radios, tocadiscos y electrolas participan con cerca de un 20% de la producción nacional. En el rubro de televisores se produjeron 30.000 unidades en el año 1966. En el sector textil sobresale la iniciativa de Banvarte y mayor expansión aún significaría la puesta en marcha del proyecto de industrialización de lana de auquénidos. Por último, se debe hacer mención de la industria pesquera que cuenta con 7 plantas que en 1966 produjeron 65.000 toneladas de harina de pesca y cerca de 6.500 toneladas de aceite, cuya exportación significó una suma cercana a los US\$ 10.000.000. La maquinaria utilizada por la industria es moderna, lo que da como resultado que el rendimiento promedio de la industria en la provincia sea superior al rendimiento promedio del país.

F) TURISMO

La costa del extremo norte del país, con variaciones de temperatura que podría decirse son insignificantes, con estaciones del año entre las cuales las diferencias son casi inexistentes, con una temperatura de las aguas del mar superior en varios grados a las del resto del país y con playas extensas, conforma un centro turístico que puede explotarse a lo largo de todo el año. Esto, acompañado a panoramas cordilleranos que poseen una gran diferencia con los balnearios marinos, da a la zona un carácter turístico que no es fácil encontrar en otros lugares del país. El hecho que la zona fuera base de antiguas culturas indígenas agrega una atracción más a este recurso, que en muchos países representa uno de los puntos que mayores ingresos proporciona a la economía.

Sin embargo, salvo la ciudad de Arica, los otros lugares aptos para el turismo no cuentan con la infraestructura necesaria para ello. Es así como, los oasis, valles y lugares cor-

dillleranos no están dotados con vías de comunicación, hoteles y sistemas sanitarios adecuados que permitan el máximo aprovechamiento de esta fuente de ingresos.

G) CONCLUSIONES DEL ANALISIS

A) INFRAESTRUCTURA SOCIAL.

a) Educación:

- En este rubro se puede afirmar que los resultados generales que se obtienen del análisis son satisfactorios.
- El equipamiento de escuelas permite a toda la población en edad escolar asistir a clases.
- Lo anteriormente indicado queda en claro si observamos que la zona cuenta con un porcentaje de analfabetos muy inferior al de cualquiera otra zona del país.
- Las cifras estadísticas mostraban un porcentaje más o menos elevado, sin embargo, él es inferior al de otras provincias de la Zona Norte y a través del plan educacional se ha conseguido disminuirlo en forma importante.
- En lo que se refiere al profesorado, un alto porcentaje está representado por profesores titulados y el número existente de ellos permite a cada uno impartir instrucciones a una cantidad adecuada de alumnos.

b) Vivienda:

- La provincia muestra un déficit de viviendas que alcanza a cerca de un 45% del total edificado.
- Gran parte (el 30%) de las viviendas consideradas como aceptables necesitan mejoramientos sanitarios.
- Un 15% de esas mismas viviendas necesitan ser ampliadas para que cumplan con los requisitos de espacio exigidos.
- El mayor porcentaje de viviendas aceptables que necesitan de mejoramiento o ampliaciones se encuentra en áreas rurales.

c) Salud Pública:

- La relación entre médicos y habitantes es inferior al promedio del país.
- La relación camas hospitalarias por habitante ha disminuido en la última década.

- Las tasas de mortalidad, tanto infantil como general, son inferiores a las del resto del país.
- Las enfermedades que causan mayores defunciones son las afecciones al aparato respiratorio.
- En general los dos primeros puntos inducen a afirmar que las condiciones de asistencia en la zona son deficitarias.

B) INFRAESTRUCTURA ECONOMICA.

a) *Energía:*

- La zona cuenta en la actualidad con una potencia instalada formada en su mayor parte por centrales termoeléctricas.
- Sin embargo, en corto plazo la potencia hidroeléctrica de la planta de Chapiquiña será la fuente energética de mayor importancia.
- Una vez finalizadas las obras de Chapiquiña la provincia dispondrá de un excedente de energía que permitirá dar un mayor dinamismo al desarrollo.

b) *Transportes:*

I) Camineros:

- Las rutas camineras longitudinal y hacia los valles no ofrecen problemas de comunicación.
- Las rutas hacia los puntos cordilleranos necesitan mejoramiento.

II) Aéreos:

- Existe un número suficiente de aeropuertos y la capacidad del principal de ellos se encuentra ocupada en una pequeña proporción.

III) Ferroviarios:

- El ferrocarril de Arica a La Paz es la vía más cercana entre la vecina república y el Pacífico.
- Necesita de grandes inversiones con el fin de ser modernizado.
- Es la ruta menos utilizada por la República de Bolivia en el transporte de carga desde y hacia el Pacífico, aun cuando la distancia es la menor.

IV) Marítimos:

- El puerto de Arica será, una vez finalizada la obra, uno de

los principales del país y contará con una capacidad de movilización de 800.000 toneladas anuales.

—Se movilizan en la actualidad cerca de 200.000 toneladas, lo que le da una potencialidad de 600.000.

C) SECTORES ECONOMICOS.

a) Sector Minería:

—La producción de minerales metálicos es sumamente baja con relación al resto del país.

—La producción de minerales no-metálicos es de gran importancia en algunos rubros, siendo la provincia el mayor centro productor de ellos. En otros rubros la provincia participa con un buen porcentaje.

—El potencial minero indica que este sector debiera ser una de las fuentes que mayores ingresos proporcionara a la región.

b) Sector Agropecuario:

I) Agrícola:

—La superficie cultivada con relación a los habitantes de la zona es muy superior a la relación existente en el resto del país.

—La limitante principal para la agricultura de la región es la escasez de agua.

—Por otra parte el clima es apto para la mayor parte de los cultivos, pero los rendimientos son menores que en el resto del país.

—Debe en todo caso tratar de aprovecharse al máximo la superficie cultivable a través de proyectos de regadío, mejor elección de cultivos y, en general, utilizando métodos que aseguren una mayor productividad.

—En todo caso el sector agrícola no abastecerá a la zona con sus productos, pero sí puede colaborar en forma más eficiente que como lo hace en la actualidad.

II) Pecuaria:

—La zona cuenta con la mayor parte de las especies que se adaptan en el país.

—Las principales especies son la de los auquénidos y la de los ovejunos.

- El rendimiento en la producción de leche es susceptible de ser mejorado y con mayor razón aún el rendimiento en la producción de lana.
- No se da a los productos obtenidos de la especie auquénida el valor agregado para hacer de este rubro una importante fuente de ingresos.
- La crianza avícola es uno de los rubros que podría mejorarse, ya que no necesita de grandes extensiones y el clima es favorable a su explotación.

III) Pesca:

- La provincia es la que contribuye en una mayor proporción en la captura total del país.
- El equipo de pesca es adecuado y de diseño moderno.
- La pesca de la anchoveta ha sufrido fuertes variaciones, por lo que la capacidad resulta superior a la necesaria en muchas oportunidades.
- El sector artesanal no representa una parte importante dentro del volumen de captura total.

c) Sector Industrial:

- El sector en la provincia no tiene la importancia que de él se puede esperar.
- El crecimiento ha tropezado con limitaciones como lo es la falta de energía.
- La creación y desarrollo de la industria regional estuvo y está basada en incentivos preferenciales.
- El más alto porcentaje del sector industrial se encuentra localizado en Arica y es una de las mayores fuentes de ocupación. El índice ocupacional de la industria demuestra un crecimiento notable.

d) Turismo:

- La zona ofrece grandes perspectivas para el Turismo.
- La ciudad de Arica posee una buena infraestructura en este aspecto, pero no así el resto de los lugares aprovechables.

En resumen, se puede concluir que la provincia muestra, en general, un cuadro muy deficiente, tanto en su infraestructura como en el desarrollo de los sectores productivos.

La infraestructura social es positiva en lo que a educación

se refiere, pero no así en sus aspectos habitacionales y de salud pública.

La infraestructura económica tiene buenas perspectivas en el sector de energía, transporte aéreo e instalaciones portuarias. Es deficiente en sus vías terrestres y ferroviarias.

Dentro de los sectores, la minería que debiera ser uno de los factores que impulsara el desarrollo de la región se encuentra en un estado incipiente. La agricultura, al igual que el sector pecuario, son susceptibles de grandes mejoras. El sector industrial está basado en su mayor parte en incentivos preferenciales y no aprovecha los recursos naturales en que la zona posee ventajas comparativas.

La infraestructura turística de la región no es aún la adecuada para el desarrollo de esta importante fuente de ingresos.

PROGRAMAS DE DESARROLLO PARA LA REGION

Lo hasta aquí expuesto hace lógico pensar en un programa de desarrollo que permita, en forma acelerada, elevar la tasa de crecimiento de la región dentro del contexto nacional.

Aún más, el desarrollo debe lograrse dentro del marco de integración latinoamericano. Este proceso que la nación está empeñada en llevar adelante ofrece nuevas y grandes posibilidades, pero al mismo tiempo limita el campo de acción por determinadas reglamentaciones a que deben ceñirse los países que en él participan.

El hecho de que nuestro país sea uno de los miembros de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio que deberá transformarse, por los compromisos adquiridos en Punta del Este, en un Mercado Común en un plazo no muy lejano, impiden a nuestro país el otorgar tratamientos preferenciales, especialmente en el campo relacionado con el comercio exterior a cualquier industria o región.

En otras palabras, el proceso de desgravación interno y la adopción de un arancel externo común exige niveles igua-

les para los países miembros, los que en ningún caso pueden presentar roles con tratamientos arancelarios especiales, ya que cada nación se considera como un todo indiviso.

Los beneficios que el proceso aporta a sus miembros han sido muy difundidos y son por casi todos conocidos. Ellos surgen especialmente del aprovechamiento de mayores espacios económicos y a través de la complementación de las economías la consecución de una mejor asignación de recursos. Es decir, cada país y cada región deberán especializarse en aquellos rubros en los cuales posean ventajas comparativas con respecto a los demás.

Teniendo en cuenta lo recién mencionado y considerando el anterior análisis de infraestructura y de sectores económicos, veamos algo de las perspectivas de desarrollo que ofrece la región dentro del marco de la integración, sin producir nocivas desviaciones de comercio y sí positiva creación.

Si consideramos la Provincia de Tarapacá y Departamento de Tacna en Perú y Oruro en Bolivia como una región, tenemos una superficie de aproximadamente 106.000 kilómetros cuadrados con una población cercana a los 400.000 habitantes. Informaciones para los Departamentos de Tacna y Oruro no me fue posible conseguir, pero a través de conocimientos generales se puede afirmar que los problemas que dichas regiones presentan son de gran similitud con los que aquejan a la provincia de Tarapacá y en muchos casos aún más agudos. Por características muy similares la solución de dichos problemas debiera ser la misma y más aún el atacarlos en forma conjunta facilitaría en muchos casos la labor a desarrollar.

Así, por ejemplo, en el rubro educación, habíamos visto que la provincia chilena muestra resultados altamente positivos. En el departamento de Tacna pareciera ser que ellos presentan cierta similitud con los nacionales, pero no así en el Departamento de Oruro. Estos hechos dan margen para un convenio cultural que beneficiaría en gran medida al departamento boliviano. Correspondería, pues, a las autoridades y educadores el hecho de planificar este programa que traería consigo un acercamiento entre los habitantes de las tres re-

giones y una mayor comprensión de sus problemas, hechos que facilitarán el logro de los programas de desarrollo conjunto que se pongan en marcha.

El rubro vivienda muestra un resultado francamente negativo. Las características geográficas de las tres zonas son casi idénticas, lo que permitiría la confección de un plan habitacional conjunto que además de simplificar la tarea, abarataría costos y posiblemente permitiría concurrir a fuentes financieras internacionales que disponen de fondos especiales para este tipo de proyectos.

Este hecho permitiría, además, el establecimiento de industrias anexas de mayor escala y, por lo tanto, de menor costo. Como un ejemplo muy real, puedo mencionar el caso de industrias de materiales de construcción que, a través, posiblemente, de proyectos multinacionales, pudieran abastecer a la zona.

El problema de salud pública debe ser sumamente parecido en las tres regiones. Las condiciones climáticas, sistema de vida y similitud de labores, seguramente influyen en forma semejante en la población, lo que permitiría atacar en forma conjunta las causas de enfermedad y afecciones que la aquejan.

Las obras de infraestructura son, en el campo de integración regional, aquellas que mayor colaboración permitirían.

En efecto, las vías de transporte y comunicación deberían ser mejoradas con el fin de posibilitar o facilitar la circulación de bienes, la que día a día irá en aumento a medida que avance el proceso de integración. Por otra parte, aquellas obras de infraestructura cuya capacidad no está plenamente ocupada, dan margen para que presten sus servicios a la región, evitando así la duplicación y malgasto de recursos necesarios para el desarrollo de otros sectores. Ejemplo vivo de lo recién expuesto es el puerto de Arica que permitiría movilizar cuatro veces el volumen de carga que moviliza en la actualidad. La modernización del Ferrocarril de Arica a La Paz es otro hecho que da base a la colaboración multinacional.

Especial importancia cobra el proceso integracionista en el campo de la energía. Siendo ésta una de las principales limitantes del desarrollo regional, las tres naciones debieran

colaborar en el estudio y establecimiento de fuentes de energía que permitan el aprovechamiento óptimo de los recursos naturales con que cuenta la región.

SECTORES ECONOMICOS

I) *Minería:*

Es éste el sector que debiera considerarse básico para el desarrollo. Recién se comenzaron los estudios de prospección en la provincia de Tarapacá. En igual etapa deben encontrarse Tacna y Oruro. Siendo estos estudios sumamente onerosos y considerando que las características geológicas son de gran similitud, ellos deberían ser abordados conjuntamente con lo que se obtendría un mayor beneficio que si lo fueren en forma autárquica como hasta ahora se ha hecho.

Las riquezas mineras que encierra la zona debieran ser la base de una industria sólidamente establecida. Como ejemplo podría citar el caso de los fertilizantes. Es conocido el aumento siempre constante en la demanda de estos productos. La región cuenta con azufreras, tanto en el Perú como en Chile. Ambos países cuentan además con fuentes de nitrato y guano. Estos productos debieran ser la base de una industria de abonos naturales compuestos que representaría una gran fuente de ingresos para la región. Asimismo, podríamos pensar en el establecimiento de fundiciones multinacionales que aprovecharan los recursos metálicos con que se cuenta.

II) *Sector Agropecuario:*

En el sector agropecuario debiera establecerse un programa multinacional de fomento e instrucción. El aprovechamiento óptimo de los terrenos cultivables de Tarapacá, Tacna y Oruro debería ser la base del establecimiento de una industria conservera que, elaborando la producción de las tres zonas, permitiría aumentar en forma considerable el abastecimiento con productos de la región a sus habitantes.

En el sector pecuario debiera tenderse a mejorar las razas y seguramente la producción de lana, tanto de ovejunos como de auquénidos, daría perspectivas más que suficientes para el establecimiento de una industria textil que diera un mayor valor agregado a estos productos regionales.

Asimismo es necesario que los estudios de aprovechamiento de aguas se hagan en colaboración y sean ellas usadas en aquellas regiones y rubros donde se pueda obtener el mayor rendimiento, ya que es éste el factor que mayores limitaciones ejerce sobre el sector.

III) *Sector Industrial:*

Hasta la fecha el desarrollo de este sector ha estado limitado, principalmente, por su ubicación geográfica que lo mantiene lejos de los grandes mercados. Sin embargo, en el marco de integración pasa a ser él el centro del área, lo que permitirá dar un mayor impulso a esta actividad que es considerada como el elemento más dinámico en el desarrollo.

En todo caso, deberá tenerse presente la imposibilidad de establecer tratamientos preferenciales para la industria regional, lo que obligará al establecimiento de iniciativas basadas en recursos naturales que permitan competir con el ámbito zonal.

Como podrá apreciarse, se encuentra en marcha un proceso de integración que la región deberá aprovechar en pro de su propio desarrollo, ya que ofrece grandes perspectivas para él. Será necesario, por lo tanto, aprovechar al máximo las experiencias que sobre la materia se posean, como asimismo dejar claramente establecido el alcance de los instrumentos compatibles con el proceso general que permitan la obtención de las metas que la región establezca.

Este proceso no debe ni puede ser ejecutado sólo por las autoridades, debiendo participar en él tanto el sector público como la empresa privada.

Como todo programa cuya meta es el desarrollo económico de regiones que han alcanzado variados niveles, él necesitará de recursos financieros de grandes magnitudes y de una colaboración multinacional que no sólo requerirá de acciones coordinadas en el aspecto de la producción, sino también en todos aquellos aspectos relativos a la obtención, asignación y distribución de recursos financieros. Asimismo, deberá contarse con un mercado ampliado de capitales y valores que permita una libre movilidad de este factor.

Especial importancia cobra dentro del modelo la movilidad de la mano de obra, para lo cual las partes deberán guiarse por políticas coordinadas con el fin de no distorsionar los beneficios que de él se espera obtener.

Por último, un proceso de esta magnitud debe contar con instituciones y estatutos legales que permitan su funcionamiento en la forma esperada y evite acciones que fueran contrarias a la obtención de las metas que se han fijado.

A P E N D I C E

Carga internacional a y de Bolivia, movilizada por los ferrocarriles de Arica, y Antofagasta, desde el año 1925 a 1967:

Años	ASCENDENTE				DESCENDENTE			
	Arica		Antofagasta		Arica		Antofagasta	
	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%
1925	64.786	48	61.250	45	25.471	24	81.148	72
1926	58.724	36	75.188	47	29.498	22	97.180	74
1927	57.508	34	82.811	48	37.839	30	84.889	65
1928	46.907	27	102.888	58	57.882	30	85.535	67
1929	70.299	37	88.553	47	35.394	27	90.194	68
1930	50.152	31	79.710	50	24.661	22	80.702	71
1931	30.774	35	54.151	39	12.498	12	92.155	87
1932	34.098	38	31.265	36	10.411	12	72.277	86
1933	31.994	37	25.856	27	9.511	12	65.408	86
1934	35.572	32	44.331	39	15.784	17	72.951	81
1935	59.809	30	59.547	45	21.135	21	80.167	78
1936	66.885	37	66.761	35	31.796	27	84.592	71
1937	74.988	37	70.404	35	32.766	26	89.111	72
1938	99.420	42	75.670	32	35.609	27	92.561	71
1939	77.858	40	64.551	33	31.385	24	94.665	73
1940	87.093	44	56.691	29	40.314	24	118.917	73
1941	70.196	29	98.862	40	39.906	24	123.141	73
1942	62.435	25	99.785	40	27.651	16	141.510	82
1943	51.749	24	97.688	47	30.380	15	166.035	85
1944	62.146	26	105.085	44	19.838	12	132.200	83
1945	61.948	27	96.860	42	20.420	12	138.005	83
1946	55.817	24	110.337	47	20.858	13	125.049	78
1947	59.525	24	115.203	47	25.365	15	127.420	77
1948	51.744	20	132.479	50	30.474	14	168.282	80
1949	49.250	18	143.554	51	54.156	17	158.804	78
1950	47.057	22	101.890	46	10.885	19	150.285	76
1951	57.564	20	139.878	47	49.858	21	181.136	74

Años	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%
1952	47.279	14	163.305	50	37.089	14	213.938	81
1953	51.546	16	145.905	44	40.354	19	160.088	76
1954	70.445	24	121.252	42	35.076	20	153.104	76
1955	77.039	31	83.403	34	38.562	21	138.510	77
1956	79.163	39	56.811	28	37.318	20	142.465	78
1957	25.393	9	123.244	47	18.349	10	144.992	75
1958	49.794	30	44.543	26	17.720	12	115.115	79
1959	51.240	30	43.186	26	19.425	13	98.082	74
1960	45.098	28	50.756	26	20.738	17	90.141	72
1961	29.429	15	78.086	39	18.815	14	103.048	74
1962	32.875	15	110.550	44	12.521	10	91.176	70
1963	32.120	12	156.045	57	14.048	9	102.494	70
1964	39.253	16	125.903	52	18.205	14	78.631	59
1965	48.697	16	164.892	54	17.405	11	77.502	51
1966	58.458	22	116.582	44	20.202	10	108.534	53
Enero/Junio:								
1967	29.947		97.880		12.398		57.982	

Fuente: Ferrocarriles del Estado de Chile (Ferrocarril de Arica a La Paz), Arica, septiembre 1967.

Carga internacional a y de Bolivia, movilizada por los ferrocarriles de Arica, Mollendo/Matarani y Antofagasta, desde el año 1925 a 1966:

ASCENDENTE

Años	Arica		Mollendo Matarani		Antofagasta	
	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%
1925	64.786	48	18.429	17	61.250	45
1926	58.724	36	27.290	17	75.188	47
1927	57.508	34	28.414	17	82.811	48
1928	46.907	27	27.420	15	102.888	58
1929	70.299	37	50.596	16	88.553	47
1930	50.152	31	30.721	19	79.710	50
1931	30.774	35	22.854	26	54.151	39
1932	34.098	38	22.608	26	31.265	36
1933	31.994	37	31.654	36	25.856	27
1934	35.572	32	33.539	29	44.331	39
1935	59.809	30	33.924	25	59.547	45
1936	66.885	37	47.125	28	66.761	35

Años	Arica		Mollendo Matarani		Antofagasta	
	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%
1937	74.988	37	55.230	28	70.404	35
1938	99.420	42	62.095	26	75.670	32
1939	77.858	40	52.509	27	64.551	33
1940	87.093	44	34.161	27	56.691	29
1941	70.196	29	75.712	51	98.862	40
1942	62.435	25	87.823	55	99.785	40
1943	51.749	24	59.976	29	97.688	47
1944	62.146	26	71.202	30	105.085	44
1945	61.948	27	72.346	31	96.860	42
1946	55.817	24	68.982	29	110.337	47
1947	59.525	24	69.720	29	115.203	47
1948	51.744	20	60.499	30	132.479	50
1949	49.250	18	86.157	31	143.554	51
1950	47.057	22	70.283	32	101.890	46
1951	57.564	20	98.534	33	139.878	47
1952	47.279	14	117.018	36	136.305	50
1953	51.546	16	133.164	40	145.905	44
1954	70.445	24	99.970	34	121.252	42
1955	77.039	31	88.686	33	83.403	34
1956	79.163	39	67.752	33	56.811	28
1957	25.393	9	115.547	44	123.244	47
1958	49.794	30	74.341	44	44.543	26
1959	51.240	30	75.365	44	43.186	26
1960	45.098	23	97.176	51	50.756	26
1961	29.429	15	92.021	46	78.086	39
1962	32.875	15	107.594	41	110.550	44
1963	32.120	12	81.002	31	156.045	57
1964	39.253	16	78.925	32	125.913	52
Fuente: Idem.						
1965	48.697	16	90.314	30	164.892	54
1966	58.458	22	92.243	34	116.582	44

DESCENDENTE

Años	Arica		Mollendo Matarani		Antofagasta	
	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%
1925	25.471	24	4.518	4	81.148	72
1926	29.498	22	5.142	4	97.180	74
1927	37.839	30	5.759	5	84.889	67
1928	57.882	30	4.060	3	85.535	67
1929	35.394	27	6.857	5	90.194	68

Años	Arica		Mollendo Matarani		Antofagasta	
	Tons.	%	Tons.	%	Tons.	%
1930	24.661	22	7.916	7	80.702	71
1931	12.498	12	1.844	1	92.155	87
1932	10.411	12	1.464	2	72.277	86
1933	9.511	12	1.217	2	65.408	86
1934	15.784	17	1.679	2	72.951	81
1935	21.135	21	1.653	1	80.167	78
1936	31.796	27	2.665	2	84.592	71
1937	32.766	26	2.611	2	89.111	72
1938	35.609	27	2.410	2	92.561	71
1939	31.385	24	3.759	3	94.665	73
1940	40.314	24	4.605	3	118.917	72
1941	39.906	24	4.927	3	123.141	73
1942	27.651	16	2.719	2	141.510	82
1943	30.380	15	550	0	166.035	85
1944	19.838	12	8.394	5	132.200	85
1945	20.420	12	8.085	5	138.005	83
1946	20.858	13	13.686	9	125.049	78
1947	25.365	15	13.071	8	127.420	77
1948	30.474	14	13.321	6	168.282	80
1949	54.156	17	10.488	5	158.804	78
1950	10.885	19	10.885	5	150.285	76
1951	49.858	21	11.726	5	181.136	74
1952	37.089	14	12.025	5	213.938	81
1953	40.354	19	9.586	5	160.088	76
1954	35.076	20	7.949	4	153.104	76
1955	38.562	21	3.594	2	138.510	77
1956	37.318	20	3.453	2	142.465	78
1957	18.349	10	25.678	15	144.992	77
1958	17.720	12	12.758	9	115.115	79
1959	19.425	13	17.925	13	98.082	74
1960	20.738	17	13.945	11	90.141	72
1961	18.815	14	17.082	12	103.048	74
1962	12.521	10	25.212	20	91.176	70
1963	14.048	9	27.751	21	102.494	70
1964	18.205	14	36.028	27	78.631	59
1965	17.405	11	58.125	38	77.502	51
1966	20.202	10	75.638	37	108.534	53

Tráfico internacional de pasajeros a y de Bolivia, durante
los años 1950 al 1.er semestre de 1967:

AÑOS	ASCENDENTE	DESCENDENTE
	Núm.	Núm.
1950	3.724	2.944
1951	3.865	3.242
1952	3.837	3.527
1953	3.400	5.175
1954	2.977	5.271
1955	4.708	9.750
1956	6.642	11.872
1957	13.638	11.629
1958	11.343	11.362
1959	8.497	7.350
1960	11.998	6.390
1961	12.241	7.902
1962	9.758	7.508
1963	12.717	10.632
1964	12.201	10.259
1965	11.302	8.955
1966	12.722	7.824
Enero/Junio 1.er semestre:		
1967	6.526	3.192

Fuente: Idem.