

## **Producción de un paisaje antrópico brutalista. El caso de la Isla del Alacrán (Arica, Chile, 1913-1964)**

**Production of a brutalist anthropic landscape.  
The case of Alacrán Island (Arica, Chile, 1913-1964)**

Galaz-Mandakovic, Damir

Instituto de Estudios Internacionales, Universidad Arturo Prat, Chile

damirgalaz@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-0312-6672>

### **Resumen**

A través de fuentes hemerográficas y documentales, en este artículo se describen y analizan los antecedentes que incidieron en la producción de un paisaje antrópico y brutalista en la rada de Arica; hablamos de la conformación artificial de una península en el primer lustro de la década de 1960. La unión de la Isla del Alacrán con el continente fue un proyecto de larga data que buscó, en primer término, mejorar la condición portuaria, además de disminuir la presencia de pájaros que, al conformar un archivo excremental, forjó una problemática centrada en la pestilencia que afectaba a la urbe. A su vez, dichas modificaciones tenían como horizonte la configuración de un espacio que propiciara el turismo en un contexto de transformación integral de la ciudad.

**Palabras clave:** Arica, Isla del Alacrán, paisaje antrópico, brutalismo.

## Abstract

Through newspaper and documentary sources, this article describes and analyzes the antecedents that influenced the production of an anthropic and brutalist landscape in the Arica harbor, the artificial conformation of a peninsula in the first half of the 1960s. The union of Isla del Alacrán with the mainland was a long-standing project that sought, in the first place, to improve Arica's port conditions, as well as to reduce the presence of birds that, by creating an excremental archive, created a problem centered on the pestilence that affected the city. At the same time, these modifications were aimed at the configuration of a space that would favor tourism in a context of integral transformation of Arica.

**Keywords:** Arica, Alacrán Island, anthropic landscape, brutalist.

**Recibido:** 6 de marzo de 2024 - **Aceptado:** 4 de septiembre de 2024

## 1. Introducción

La Isla del Alacrán fue un sitio que destacó tempranamente como punto referencial en la bahía de Arica, especialmente para los navegantes que la situaban tempranamente en sus cartas náuticas. Por ejemplo, el alférez de fragata José de Moraleda y Montero, al publicar un plano sobre la rada de Arica en 1785, habló de la *Ysleta del Alacrán* o *del Guano*.

Dicha isla fue una cárcel en 1781 para los campesinos rebeldes que se levantaron ante la convocatoria de Tupac Amaru. La categoría carcelaria se replicaría en el siglo siguiente, especialmente durante el Levantamiento de Tarapacá de 1867 (Chacón e Hidalgo, 1983: 122).

Durante el siglo XIX, se erigieron fortificaciones de cal y canto en el marco de un proyecto arquitectónico y de artillería que resultó inconcluso por parte del ejército peruano

(Chacón e Hidalgo, 1983). Todo esto ocurrió en el contexto de la guerra contra España (1865-1866). En 1867, el diario *El Peruano* reproducía una noticia del Ministerio de Guerra y Marina de Perú concerniente al pago de los artesanos que prestaban sus servicios a la factoría naval, además, entregaba algunos detalles de gastos destinados a la construcción de la fortificación de Arica a través de la gestión del militar Alberto Fal Kestein:

«Aprobando el gasto de quinientos treinta y nueve soles veinte centavos hecho por la Tesorería del Callao en la compra de doce mil novecientos sesenta pies pino de oregón en tablones de tres y cuatro pulgadas con destino á las obras de fortificación del puerto de Arica» (*El Peruano*, 09/03/1867:99).

En el año 1922, Gerardo Vargas comentó: «Durante la guerra con España que terminó con el triunfo del 2 de mayo de 1866, se proyectó su fortificación, al efecto, se construyeron en ella sólidos torreones, destinados á resistir cañones de grueso calibre» (Vargas, 1922: 177). No obstante, después de la guerra del Pacífico, hubo un desmantelamiento de

las fortificaciones: «fueron demolidos por autoridades inescrupulosas que emplearon los ladrillos de que estaban formados, en fabricar edificios particulares» (Vargas, 1922: 177).

Iniciado el siglo XX, la isla fue proyectada como una estación sanitaria vistos los estragos epidémicos vividos en Arica, sucesos que impulsaron a las autoridades y médicos a buscar una serie de soluciones profilácticas: «[...] la peste bubónica, que desde tres o cuatro años atrás, existe en Iquique, Antofagasta i otros puntos, nos ha venido desde los países del norte» (Guerrero y Córdova, 1908:189).

Fue el médico Conrado Ríos quien envió un proyecto al Ministerio del Interior enfatizando en la conveniencia de establecer dicha estación sanitaria que contaba con el beneplácito del Consejo Superior de Higiene Pública. El *Mercurio de Valparaíso* indicaba que se pensaba realizar esos trabajos por efecto de «la suma importancia para la eficaz defensa sanitaria del país», a través de un pabellón de aislamiento, «gabinetes de microscopia i análisis, lazareto, desinfectorios, asilos cuarentenarios, i demás» (Ríos, 1914: 115).

Junto con la desinfección de los barcos, se consideraba que:

«[...] es absolutamente indispensable, en presencia de la próxima apertura del canal de Panamá y de la reciente terminación del ferrocarril de Arica a La Paz estar preparados en forma completa y de absoluta garantía para el considerable desarrollo que adquirirá en época no lejana el tráfico marítimo» (*El Mercurio de Valparaíso*, 01/06/1913:6).

Pero este proyecto sería posible si acaso la isla se unía al continente, por tales razones, el proyecto no vería la luz.

Hacia el año 1913, Arica contaba con dos muelles de pasajeros, pero, en el decir de Conrado Ríos (1914), se hacía necesario, al menos, la construcción de otros tres muelles: uno para desembarque de animales, otro para arrojar las basuras de la población y un tercero para el servicio del Ferrocarril Arica a La Paz.

En ese mismo año, Arica era el puerto de menor movimiento portuario en el norte del país: Tocopilla cargaba y descargaba 386.549

toneladas; Coquimbo, 173.976 toneladas y «Arica, únicamente 62.723 toneladas» (*El Mercurio de Valparaíso*, 24/04/1913: 1).

De ese modo, la inauguración del Ferrocarril de Arica a La Paz despertaba múltiples ilusiones de activación económica. Los proyectos de ampliación del puerto resultaban urgentes y la unión de la Isla del Alacrán con el continente era una obra que complementarían dichas proyecciones de activación.

En este artículo, a través de fuentes hemerográficas y documentales, se describe y analiza un proceso singular de litoralización (Sánchez y Galaz-Mandakovic, 2024) en Arica; un proceso que implicó la producción de un paisaje antrópico para reorientar la dinámica económica, portuaria, urbana y ambiental de una antigua guanera. Hablamos de la conformación artificial de una península en el primer lustro de la década de 1960 a través de la unión de la Isla del Alacrán con el continente.

Como modificación antrópica de la geografía, aquella iniciativa se orientó en consolidar una condición portuaria, además de disminuir

la presencia de pájaros que, al conformar un archivo excremental, forjó un espacio extractivo de guano usado como fertilizante, pero a la vez arraigó una problemática ambiental centrada en la pestilencia que perturbaba a la población. Dichas modificaciones del paisaje tenían como horizonte la configuración de un espacio que propiciara el turismo.

Se plantea como hipótesis que la modificación antrópica del territorio proyectó agrupar una serie de soluciones que facilitaran una economía de la aglomeración y así dinamizar un desarrollo urbano y económico localizado. Es decir, un proceso de litoralización orientado hacia sostenibilidad de un sistema logístico, ambiental y de circulación en una época en que Arica evidenció un florecimiento arquitectónico y de transformación integral de la urbe gracias a políticas públicas.

## 2. Economía guanera y ambiente pestilente

La Isla del Alacrán poseía una superficie de 49.369 metros cuadrados y estaba situada a 456 metros de la costa. Según Conrado Ríos, «no abriga el fondeadero, porque las olas

reinantes vienen del sur-oeste, o del oeste, i la profundidad del mar, cerca de la isla i entre ella i el continente es mui pequeña» (Ríos, 1914:21). No obstante, las olas quebraban muchas veces entre la isla y los muelles, «i al sur i oeste de la isla hai rompientes casi continuas. En el invierno el mar llega a agitarse de tal manera que suele interrumpir el tráfico» (Ríos, 1914: 21).

La extensión de tierra rodeada de agua poseía un doble estatuto. En primer término, era una guanera por efecto de la densa aglutinación de miles de pájaros, especialmente del guanay, piqueros y pelicanos. En ese contexto, fue considerada como un sitio de interés económico en el marco del extractivismo del fertilizante natural. Las cartografías decimonónicas hablaban de la *Isla del Guano*.

No obstante, aquella condición excremental hizo que el sitio se caracterizara por su condición de pestilencia, lo que afectaba a la emergente sociedad urbana de Arica. Un informe de 1841 para la *Royal Agricultural Society* de Inglaterra indicaba: «De la isla del guano, próxima a Arica, procede tal hedor

que los barcos tienen prohibido anclar cerca de la población» (McGee, 2021:12).

Algunos viajeros que arribaron al puerto describieron someramente el sitio, caracterizado por la perdurable presencia de aves y una consabida fetidez por efecto de las deposiciones. Por ejemplo, Amadeo Frezier indicó:

«[...] la Isla de Guano rompe un poco la hinchazón del mar. Si en esto es útil, es bien incómoda por la fetidez de los excrementos de pájaros con que está cubierta, tanto más cuanto está en la misma dirección de los buques, se cree aunque esto hace que el puerto sea malo en el estío, pero más verosímil parece que las enfermedades de esta estación tienen por causa, los grandes calores que el viento no puede moderar, porque el flujo del aire se detiene en la costa norte que forma un asiento de saco de arena i de rocas siempre abrasadoras» (Frezier, 1902: 149-150).

El mal olor de Arica era una vieja identidad:

«[...] el hedor de la creciente montaña orgánica de la isla del guano (más tarde

Alacrán), unidos a las pestilentes ciénagas que cercaban la periferia norte del villorrio [...] transformaban al lugar en un magro poblado en cual se vivía por un sentido del deber más del placer» (Fernández, 2007: 53).

La existencia de guano permitió la activación de una economía local, al ser usado como fertilizante en los valles aledaños de Azapa y Lluta: «Para trasportar el guano a las tierras, usan a menudo en Arica, una especie de camellos chicos» (Frezier, 1902:154).

En los estertores del siglo XIX, algunos particulares fueron autorizados para extraer guano que, además de fertilizante, el objetivo era extraerlo para disminuir los insanos olores. Por ejemplo, en mayo de 1889, se autorizó al ciudadano italiano Cayetano Maravitto. El decreto especificaba:

«[...] considerando que las emanaciones del guano existentes en el islote Alacrán de esta bahía constituyen una amenaza (...) para la perfecta salubridad de esa población, decreto: Permítase a don Cayetano Maravitto extraer sin gravamento alguno para el fisco, el guano

de pájaros depositado en el islote Alacrán de la bahía de Arica» (Archivo Histórico Vicente Dagnino —AHVD en adelante—. Fondo Intendencia de Tacna, Gobernación de Arica —FITGA en adelante—, Vol. 166, decreto 233, 3 de mayo de 1889).

En 1913, el gobernador señalaba:

«[...] existe verdadera conveniencia en extraer (sic) guano que se encuentra depositado en la isla por la consideración de que los vientos que soplan desde la isla a la ciudad traen olores pestilentes que en ocasiones infestan toda la población con gran molestia para los habitantes» (AHVD, FITGA, Vol. 322, Documento N°601, 24 de junio de 1913, Al. Sr. Intendente de la Provincia de Tacna).

En 1928, Agustín Edwards también habló sobre la isla y las fetideces: «Esta bahía de Arica, con su Morro, saliente chato en forma de pan mal levantado, protegida de los vientos del sur por la Isla de Alacrán, refugio de gaviotas y fuente de olores acre que se esparcen y penetran sobre todo el puerto» (Edwards, 1928:13).

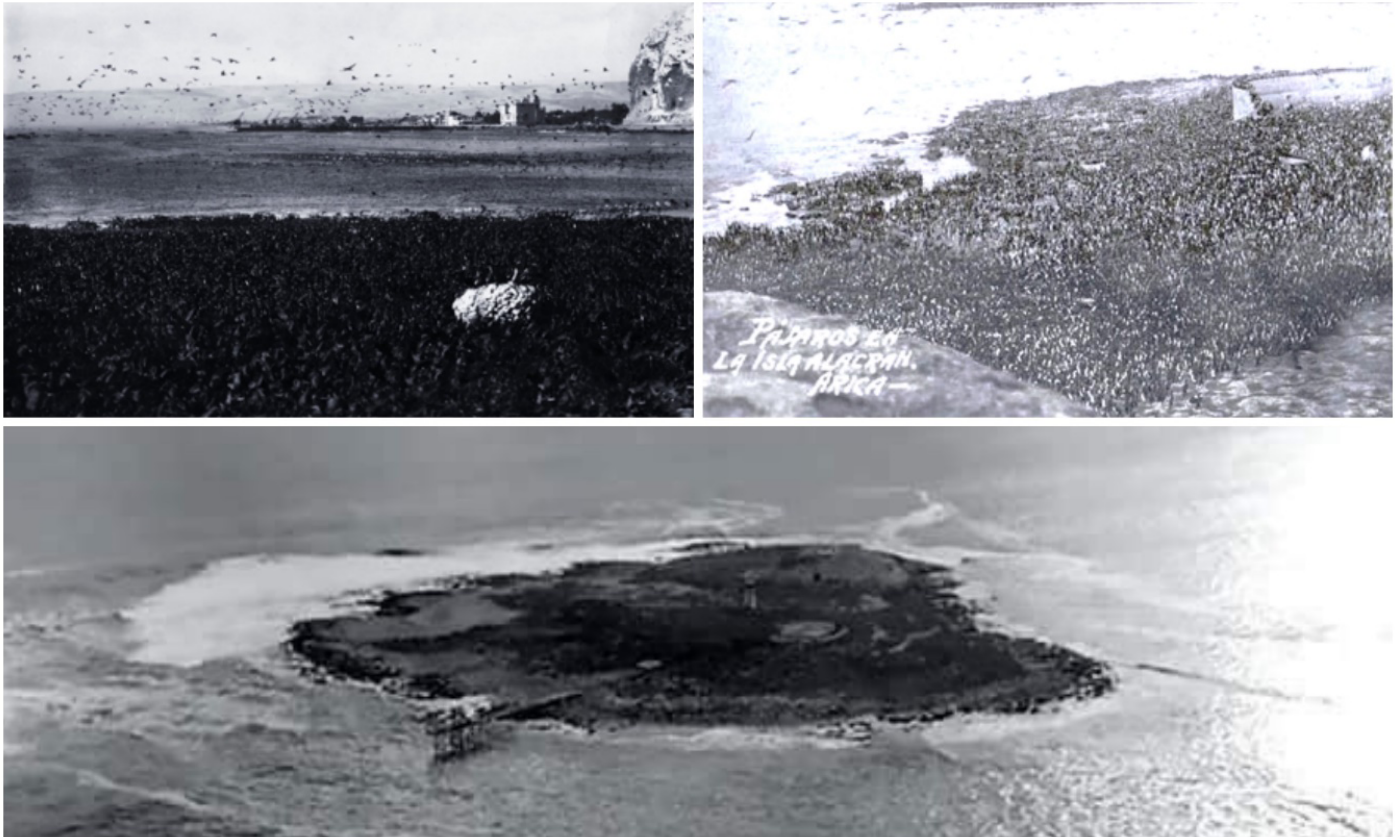
Entre 1926 y 1927, se extrajeron 25.000 sacos con guano a través de la empresa McAuliffe (*La Nación*, 16/01/1928:4). No obstante, la propia extracción de las deposiciones ornitológicas generaba un aumento de los malos olores. En 1932, en la Cámara de Diputados, el parlamentario Alejandro Gallo transmitía algunas observaciones sobre los efectos de la explotación de la guanera. En ese contexto, Joaquín Prieto, a nombre del Ministerio de Agricultura, indicó que:

«[se] hará las investigaciones del caso, para establecer como lo expresa el señor diputado, [si] hay peligro para la salubridad pública en la explotación de las guaneras de dicha isla, a fin de tomar las medidas que las circunstancias aconsejen» (Archivo Biblioteca Congreso Nacional —ABCN en adelante— Cámara de Diputados, 93° Sesión extraordinaria, martes 23 de febrero de 1932, p. 3974).

Sin embargo, la extracción continuó, como así también persistió el arribo de los pájaros, como se aprecia en la Figura 1:



**Figura 1. La Isla del Alacrán en el primer lustro de la década de 1930**



Fuente: Elaboración propia. Archivo particular del autor



Hacia el año 1937, el Ministerio de Agricultura realizaba un llamado público para la extracción del guano con el propósito de retirar la mayor cantidad y así disminuir el daño de los malos olores. En mayo de 1939, se informaba de un régimen especial que tendría la explotación de las materias excrementicias de aves marinas. El diario *La Nación* entregaba algunos detalles:

«Isla Alacrán, en Arica. Se acordó entregar a la Municipalidad de Arica todas las utilidades que produzca la venta de guano para que las invierta en la construcción de habitaciones para obreros» (*La Nación*, 31/05/1939:10).

En julio de 1939, en el marco de la visita que realizó el Presidente Pedro Aguirre Cerda, se dictó finalmente el decreto por el cual se entregan las utilidades del guano de la Isla del Alacrán (*La Nación*, 4/07/1939:10).

En 1940, se indicaba que la isla no solo era refugio de guanay y pelicanos, sino que también de numerosos lobos marinos:

«En la costa ariqueña, al igual que en la del resto del Perú, se cuenta diversidad de cetáceos, tales como el lobo marino, que en la época del celo, elige como guarida [...] la Isla del Alacrán, inficionando la atmósfera con su deletéreas deyecciones que los indios agricultores de los altos extraen anualmente para emplearlo como abono» (Sociedad Geográfica de Lima, 1940. p. 66).

Sin embargo, la demanda de guano generó situaciones que, ante el problema sanitario de los malos olores, serían consideradas contradictorias, porque prevaleció una mirada economicista, especialmente en 1944, año en que el Instituto de Economía Agrícola manifestó la intención de explotar mayormente la isla para satisfacer la demanda de fertilizante en la agricultura nacional (ABCN, Senado de Chile, Sesión del Congreso Pleno, 21 de mayo de 1944, p. 140).

De esa manera, se indicaba que la Sociedad Chilena de Fertilizantes, institución formada por dos organismos semifiscales que desarrollaban una política de fomento, había resuelto efectuar cateos tendientes a obtener,

mediante la concentración de guanos pobres, el aprovechamiento total de las covaderas. Así, se buscaba entregar a los productores agrícolas un fertilizante homogéneo y de buena ley química, lo que iría en directo beneficio de la producción:

«[...] con estas medidas se ha solucionado el problema de los fosfatos, pues se atenderán en el curso del presente año íntegramente las necesidades agrícolas, proporcionando el abono de más bajo precio en el mercado nacional, en las cantidades que se precisen» (ABCN, Senado de Chile, Sesión del Congreso Pleno, 21 de mayo de 1944, p. 140).

Fue entonces que se tomaron algunas decisiones para la Isla del Alacrán y así poder fomentar la mayor presencia de guano:

«Para propender a una mayor acumulación de guano blanco se está construyendo un muro de defensa en la Isla Alacrán, reparando el muelle y emparejando la isla para mayor comodidad de las aves guaníferas. La fiscalización permanente de la producción de las galerías ha producido efectos halagadores y

la inmensa mayoría del abono que se comercia cumple con las leyes del óxido de calcio fijadas» (ABCN, Senado de Chile, Sesión del Congreso Pleno, 21 de mayo de 1944, p. 140).

En el año 1948, esta vez en la Cámara de Diputados, se comentó sobre el incremento que estaba tomando la producción de guano en la provincia de Tarapacá, en específico: «[...] debido al aumento de pájaros que han venido a poblar la Isla del Alacrán [...]» (ABCN, Cámara de Diputados, Sesión 4<sup>o</sup> extraordinaria, 2 de noviembre de 1948: 157).

En ese sentido, las obras realizadas en 1943 en cuanto a la construcción de un muro que facilitara la llegada de aves tuvo el resultado esperado en términos del extractivismo, con la derivación de aumento de las pestilencias.

### **3. El viejo proyecto de construcción de un puerto y la articulación de la isla**

Mientras se evidenciaba la extracción del guano para la agricultura regional y nacional, con el consabido perjuicio para la población,

simultáneamente se fue desarrollando la idea de enlazar la isla con el continente.

En marzo de 1913, *El Mercurio de Valparaíso* informó sobre una visita que realizaron diversos ministros a Arica, quienes fueron recibidos por el gobernador marítimo, Sr. Bahamondes; el gobernador, Sr. Arteaga; el coronel, Sr. Contreras; y el médico, Conrado Ríos.

La comitiva arribó para conocer en terreno el proyecto que había levantado la Comisión de Obras de Puertos, la cual concibió un espigón de atraque ganando terrenos al mar a través de una faja de tierra con más de 150 metros de ancho por 1.000 metros de largo que se destinarían para una explanada, «reservándose un considerable espacio para la Marina en atención a que debe llegar a ser más tarde una importante base naval» (*El Mercurio de Valparaíso*, 27/03/1913: 9).

Para tales propósitos, el diario detallaba que:

«[...] se unirá por la parte sur de la bahía al pie del morro con la Isla Alacrán, saliendo

de este otro molo de abrigo de 1.200 metros de largo para cerrar la bahía, costeaando al poniente del extremo norte. De la explanada partirán grandes molos de atraque de 650 metros de largo de podrían utilizarse hacia el lado de adentro para atraque de vapores. Esos 650 metros y 400 hacia el lado exterior en su parte interior irán dragados a 10 metros de profundidad para atraque de lanchas. Quedan 900 metros al costado de la explanada y una superficie abrigada de 56 hectáreas. El costo de las obras es de £ 900.000» (*El Mercurio de Valparaíso*, 27/03/1913: 9).

Para 1913, se proyectaba una capacidad de movilización de 500.000 toneladas anuales y el presupuesto global era de 13.400,000 pesos oro chileno (véase Tabla 1).

**Tabla 1. Ítem del presupuesto proyecto Puerto para Arica**

Sección del proyecto	Costos
Unión de molo Morro con la Isla Alacrán	\$ 430.000
Molo de abrigo 1.010 metros de largo	\$ 5.600.000
Atracadero para carbón de la Marina	\$ 370.000
Atracadero a 4 metros para lanchas	\$ 1.350.000
Espigón abrigo puerto comercial	\$ 1.770.000
Unión de puerto con tierra	\$ 1.200.000
Dragados en roca	\$ 1.680.000
Utilería	\$ 1.000.000

Fuente: Decombe (1913: 61)

En junio de 1914, se informó lo siguiente: «[...] la unión en el puerto de Arica de la Isla del Alacrán con el continente, obra cuya importancia hemos demostrado y que tanta influencia tendrá sobre la explotación del ferrocarril de Arica a La Paz» (*El Mercurio de Valparaíso*, 05/06/1914:5).

En 1915, la ideal del proyecto portuario para Arica seguía ocupando páginas en los diarios nacionales. *El Mercurio de Valparaíso* señaló:

«Hace años que venimos nosotros batallando por la construcción del puerto de Arica. Hemos recordado durante esa campaña que en la dominación peruana tuvo ese puerto verdadero auge y se ejecutaron en las obras públicas valiosísimas, como la aduana de armazón de hierro [...] y un malecón de piedra que constituye una verdadera defensa de la parte principal de la ciudad en contra de uno de los peligros más graves que ha tenido: las salidas de mar durante los terremotos que allí se han hecho sentir» (*El Mercurio de Valparaíso*, 17/10/1915:3).

En aquella iniciativa, la isla tendría una participación crucial: «Es fácil y relativamente barato ejecutar en Arica las obras indicadas gracias a la feliz ubicación de la Isla del Alacrán que constituye un magnífico abrigo natural» (*El Mercurio de Valparaíso*, 17/10/1915:3).

Un segundo proyecto correspondía a un recinto abrigado con una superficie de 30 hectáreas aproximadas, con una batimetría de 10 metros. El recinto quedaría conformado por un molo de unión entre el morro y la isla, más un molo de 1.010 metros de largo, junto a un espigón de atraque que encierra el sitio por el lado norte, malecones alrededor al Morro y de la playa, comprendida entre el puerto y la estación del Ferrocarril de Arica a La Paz. La iniciativa incluía una sección para la instalación de la Armada de Chile.

De esa manera, despuntado el siglo XX, el anhelo de un puerto fue adquiriendo una pujanza que devino en un verdadero clamor popular y empresarial. Contar con un puerto más grande era considerado como una forma de agilizar las vinculaciones de Arica con la economía global. Por tal razón, se clamaba

por la gestión del Estado para facilitar dicho anhelo comunitario. Sin embargo, el periodo de espera sería largo. El palmario abandono y la pauperización que vivió el Departamento de Arica desde la década de 1930 retrasarían una serie de iniciativas. En la década de 1930 surgió un Comité prosurgimiento de Arica, sin resultados significativos (Castro, 2005).

#### **4. La escena de desarrollo local (1953-1964)**

El escenario urbano cambiaría durante el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, momento en que se aplicó una nueva geopolítica desde el 25 de julio de 1953, a través de la promulgación del llamado Puerto Libre; una iniciativa que consideró una serie de exenciones tributarias y de liberación de impuestos a los productos que se internaran por Arica. De ese modo, surgió una gravitación empresarial que tuvo un positivo impacto económico a través del arribo de varias compañías de manufactura automotriz, en conjunto al arribo de fábricas de artículos electrónicos.

La demanda de mano de obra estimuló un proceso de gravitación migrante desde gran

parte del Norte Chico y de la zona centro sur del país, esta última afectada por una intensa sequía que impactó negativamente en la agricultura.

Por citar algunos datos, el Departamento de Arica en 1952 poseía 30.307 habitantes. Ocho años más tarde contaba con 51.947, considerando solamente a la ciudad de Arica, en el mismo periodo pasó de 18.947 a 43.344 habitantes (Dauelsberg et al, 1972). El diario *La Nación* indicó: «En 1953 comenzó el extraordinario incremento de la población de Arica [...] el total urbano (en 1959) es de 30.021» (26/08/59).

Entonces, entre 1953 y 1960, se indica un crecimiento de la población activa industrial del Departamento, «[...] de 14% versus el 1,4% en Santiago y 6% en el resto del país. Los sectores de la construcción y el comercio muestran un crecimiento importante de un 11,8% y un 10,2% respectivamente» (Pizarro y Ríos, 2005:108). En 1960, la población de la provincia era cercana a 128.000 (Anguita, 1967: 119).



El Puerto Libre concluyó en 1958 por efecto de la instalación de una entidad regional denominada como Junta de Adelanto de Arica (JAA) creada por la Ley N° 13.039, publicada el 15 de octubre de 1958, la cual estuvo vigente hasta 1976.<sup>1</sup> Dicha entidad buscó encauzar y planificar el desarrollo y crecimiento económico de la zona, proyección que tuvo como efecto un importante apogeo arquitectónico, adicionando la implementación de diversos equipamientos públicos.<sup>2</sup> Fue entonces que, a través de aquella ley (artículo N°9) se dispuso que las divisas provenientes de la exportación de productos naturales del Departamento de Arica, más los productos manufacturados en la misma zona y los provenientes del retorno de servicios, «se liquidarán en el Departamento de Arica de acuerdo con las normas establecidas en el Decreto de Hacienda N° 6.973 [...]» (ABCN, Cámara de Diputados, 64ª Sesión Ordinaria, 27/11/1963: 1832).

En aquel contexto de inversiones en infraestructura pública, el 23 de marzo de 1961, la Junta de Adelanto de Arica presentó el plano definitivo del nuevo puerto de la ciudad. En dicha iniciativa se consideró la unión de la

isla con la tierra firme, de ese modo, surgió una transformación antrópica de la geografía costera.

El diario *La Concordia* detalló:

«Presentamos a nuestros lectores el plano definitivo del nuevo puerto de Arica, una de las obras principales que puede apreciarse nítidamente la configuración que tendrá el nuevo puerto, en su proyecto primitivo y las ampliaciones que han sido consideradas por la Junta de Adelanto y el Ministerio de Obras Públicas, situación que fue acordada en la sesión que el organismo ariqueño celebró con el señor Ernesto Pinto Lagarrigue. A un costado, la unión de la Isla del Alacrán. En el molo, las líneas segmentadas corresponden a las ampliaciones. Más hacia la derecha, el muelle para el Perú» (*La Concordia*, 23/03/1961: 1).

Gracias a este proyecto, el devenir de la isla tendría una sustancial modificación y alteración ecológica, social, económica y urbana.

## 5. La unión de la isla con el continente (1961-1964)

Seguidamente a la presentación del proyecto, Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas llamó a una propuesta pública para la construcción del puerto y el empalme continental con la ínsula. La empresa que se adjudicó la ejecución del proyecto fue la Constructora Pey y Belfi Ltda. (Ossa, 1964: 97).

El plan consistió en la construcción de 1.060 metros de malecones, poseyendo una profundidad de 12 metros en baja marea, junto a un molo constituido por escolleras, abrigando una superficie cercana a las 60 hectáreas. La juntura con la isla fue «[...] mediante un piedraplen de 25 m. de ancho y 350 m de largo» (ABCN, Cámara de Diputados, 64ª Sesión Ordinaria, 27/11/1963:1824).

El nuevo puerto poseía una proyección para recibir a 3 barcos de gran calado y 2 de calado intermedio atracados a los malecones, incluyendo 3 barcos surtos (a la gira) en la bahía. La capacidad portuaria estimada en la década de 1960 fue de 1.000.000 de toneladas anuales.

El puerto que quedaba atrás solo contaba con una capacidad de 120.000 toneladas anuales, gracias a un muelle de hormigón armado que databa desde 1928 y que medía 140 metros de largo con 15 metros de ancho. Quedaba establecido que el nuevo puerto representaba una nueva escala para las acciones de carga.

El 14 de junio de 1961, el diario *La Defensa de Arica* tituló: «Continente avanza a rápidos pasos hacia la Isla Alacrán». Dicha obra era considerada un «hecho trascendental en la historia de la ciudad», proyectándose solo dos meses para la ejecución. El citado diario precisaba que «en esta obra está trabajando la firma Pey Belfi y se inició antes de lo que se suponía en vista que favorecerá mucho la construcción del molo de atraque y otros trabajos complementarios» (*La Defensa de Arica*, 14/06/1961:1. Véase Figura 2).

**Figura 2. A la izquierda, plano del proyecto Nuevo Puerto de Arica, publicado en el diario Concordia, 23 de marzo de 1961. A la derecha, titular en el diario La Defensa de Arica, 14 de junio de 1961. Abajo, inicio de las obras de construcción el dique que llegaría hasta la isla para unirla al continente, 1961**



Fuente: Elaboración propia. Archivo particular del autor

El matutino señalaba que la violencia del mar había destruido 25 metros del molo que se construía. La publicación consideraba que la isla era un «magnifico lugar», por lo cual, «se transformará en el más hermoso paseo de la ciudad y extensas zonas del país, ya que allí se construirá un gran edificio para el casino, amplio restaurant, piscina y jardines». Inmediatamente, anexaba: «[...] con los trabajos que llevan realizado se ha despojado de gran extensión al mar. Por ejemplo, el camino que se utiliza para el transporte de material donde por antes era mar, a bastante distancia del antiguo camino que iba por los pies del Morro» (*La Defensa de Arica*, 14/06/1961:1).

El puerto nuevo fue proyectado como un ángulo obtuso con la playa, «cuya bisectriz coincide en general con la dirección del oleaje» (Ossa, 1964: 99).

Para conseguir los materiales que conformaron la escollera, se procedió a dinamitar la fachada occidental del Morro. De aquella cantera se obtuvo la suficiente cantidad de rocas sedimentarias empleadas en las labores de relleno. La explosión fue posible gracias a

una importante cantidad de nitrato de amonio: «poderoso explosivo que sacudirá seriamente la ciudad. Será esta una de las explosiones más grandes registradas en Arica» (*La Defensa de Arica*, 4/05/1963:5. Véase Figura 3). La materia explosiva fue ubicada en 22 tasas o perforaciones especiales. Seguidamente, el Morro evidenció una profunda transformación y remodelamiento.

**Figura 3. Diario *La Defensa de Arica*, 4 de mayo de 1963, informando sobre las explosiones en el Morro de Arica para obtener los materiales para los rellenos en las obras portuarias y consolidación de la anexión de la isla con el continente. Abajo, momento en que las dinami-  
tas actúan en la fachada occidental del morro**



Fuente: Elaboración propia. Archivo particular del autor.



## 6. Paisaje y brutalismo: instalación de tetrápodos

Unas de las características materiales que identificó el proyecto fue la colocación de numerosos tetrápodos, estructuras de hormigón que fueron instaladas para proteger los taludes de la escollera.

Cabe indicar que los tetrápodos fueron inventados por los ingenieros franceses Pierre Danel y Paul Anglès d'Auriac al iniciarse la década de 1950 (Cane, 2021). Fueron una inventiva para proteger las costas de la erosión provocada por factores mareomotrices. En su construcción consideran esencialmente el hormigón armado y están compuestos de cuatro pies troncocónicos de ejes concurrentes «dispuestos simétricamente de manera que los centros de sus bases constituyen los vértices de un tetraedro» (Ossa, 1964:99).

La hipótesis constructiva y de uso de los tetrápodos residía en permitir que la fuerza de las olas se diluya por sí misma a través de aquellas arquitecturas que poseían una red de espacios vanos, «dividiendo el gran cuerpo atacante del

agua en numerosas corrientes turbulentas y pequeñas con distinta dirección de empuje» (Ossa, 1964:99). De esa manera, se constituyó en una interesante tecnología hidráulica que permitía la mitigación de la agresión del mar a través del equilibrio de la porosidad y retención (Hodges, 2022), fundamental para la protección de los diques y muelles en la segunda mitad del siglo XX.

En el caso ariqueño, podemos plantear que la instalación de tetrápodos implicó una intervención racional, utilitaria, simple y minimalista; una materialidad desnuda o transparente en su fábrica, con masa simétrica en su volumen y monocromática. Es decir, un rasgo esencial del estilo brutalista, aplicado a través de una coherente intervención articulada en el medio costero. Es decir, el brutalismo<sup>3</sup> es con frecuencia visto como «audaz, descarado y confrontativo» (Fuss, 2018:18), pero que retrata la honestidad constructiva y al servicio de su anhelo de ser funcional (Hopkins, 2014). En ese sentido, la nueva península ariqueña se constituyó como un nuevo campo con orden visual, derivando en una estructuración



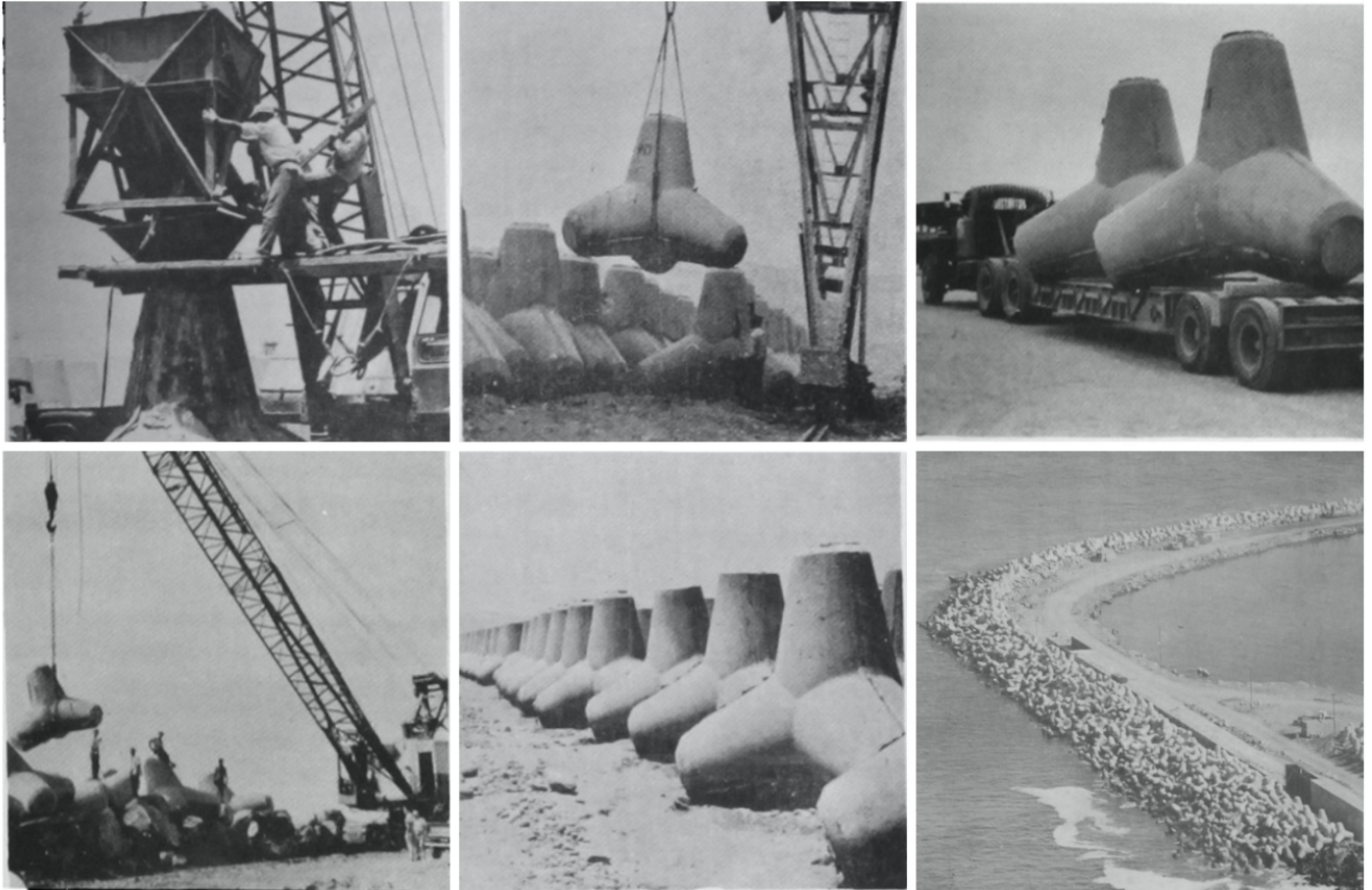
expresiva del paisaje brutalista en el marco de una tosquedad compositiva.

Los tetrápodos fueron fabricados en Arica, gracias a la implementación de una planta automática que incluía el pesaje del cemento para fabricar dichos artefactos a través de una confección de 30 metros cúbicos por hora. El ritmo de la fabricación era de 17 piezas diarias. En dicha planta se construían, se curaban y almacenaban antes de enviarlos al puerto. El cemento para la fabricación fue comprado en Perú, también en Venezuela, Colombia, Bélgica e Inglaterra (Ossa, 1964).

La dosis por metro cúbico fue de 340 kilogramos con 170 litros de agua. El hormigón era compactado a través de vibradores marca Wacker de inmersión de 9.000 revoluciones por minuto. Una vez que eran desmoldados, los tetrápodos eran cubiertos por una capa de silicato sódico para resguardar su curado durante 45 días. Seguidamente, eran trasladados en camión y la colación en el sitio fue a través de grúas: «para contener el talud de tetrápodos se colocó previamente a la costa, una berma de piedras naturales

de 2 a 4 toneladas» (Ossa, 1964:104. Véase Figura 4).

**Figura 4. Proceso de fabricación, traslado e instalación de tetrápodos**



Fuente: Elaboración propia. Archivo de Mauricio Ossa

La construcción de los molos y la instalación de tetrápodos halló en el propio mar una resistencia intensa, especialmente por la agresividad del oleaje.<sup>4</sup> Podemos citar una noticia del diario *La Defensa de Arica*: «Otra vez las mareas perjudican avance en las obras del puerto. En la mañana de hoy el mar cortó en dos partes el espigón que construye Pey Belfi» (*La Defensa de Arica*, 24/05/1963: 1).

Agregando que las fuertes marejadas que cada cierto tiempo se registraban en la bahía sobrepasaban los terraplenes de relleno, destruyendo el extremo del largo brazo que se interna en el mar para servir como futuro muelle, abriendo un prolongado boquete que prácticamente lo dejó cortado en dos:

«No hace mucho [tiempo] la firma había reparado perjuicios similares, reparación que en otra oportunidad alcanzó a durar solo un día, ya que al siguiente se registraron nuevos y grandes perjuicios. Para impedir la sucesión de estos hechos se acelerará la colocación de tetrápodos para contener las fuertes marejadas y disminuir la potencia

del embate de las olas» (*La Defensa de Arica*, 24/05/1963: 1).

La instalación de los tetrápodos configuró un paisaje caracterizado por la rigidez y la resistencia ante la agresión marina. Una articulación de estructuras en bruto que consolidaron la producción de un paisaje artificial sellado por una estética brutalista. Para la construcción del puerto se instalaron 8.125 unidades (Ossa, 1964:99).

## 7. Proyectos para el nuevo paisaje antrópico

Vistos los avances de la construcción de la península germinaron algunas iniciativas para brindar cierta utilidad a la nueva geografía antrópica. Entre ellas estaba la idea de la implementación de un casino de juegos por parte de la Junta de Adelanto, aspiración que incluía un hotel de alta categoría. El diario *La Defensa de Arica* puntualizaba:

«Hace unas semanas el señor Edmundo Witting en representación de don Julio Donoso hizo la oferta. En el oficio respectivo se señaló que para el hotel que sería uno de

los mejores no solo de la zona norte, sino del Pacífico, se contaría con enormes créditos norteamericanos que ascenderían a una cantidad superior a los dos mil millones de pesos» (*La Defensa de Arica*, 24/06/1961:2).

Para dichos propósitos se ofrecía la ex isla en concesión y se llamaría a propuestas a empresas del rubro, tales como Potrerillos, Carrera Hilton, Internacional Continental, entre otras.

La idea de instalar un casino de juegos y un hotel en la ex-Isla del Alacrán, fue un proyecto que estaba inscrito en la escena de desarrollo que estaba evidenciando Arica gracias a los beneficios de la llamada Junta de Adelanto. Arica comenzaba a tener una importante notoriedad regional, nacional e internacional, puertopreciado para la clase alta del oriente boliviano y las propias actividades comerciales que dinamizaban importantes flujos de consumidores.

Ante dicho proyecto, surgieron detractores. Uno de ellos fue el senador Exequiel González, quien envió una serie de observaciones a través

de un reclamo efectuado en el Ministerio de Agricultura el 12 de septiembre de 1961. Básicamente, la oposición se basaba en que la exisla era un centro productor de guano blanco que se utilizaba como abono.

Una respuesta del Ministerio de Agricultura puntualizaba:

«Respecto de las observaciones transcritas, tengo el agrado de manifestar a SS., que esta Secretaría de Estado, concuerda ampliamente con el H. Senador señor González Madariaga en cuanto a la inconveniencia de la iniciativa de la Junta de Adelanto de Arica, en orden a instalar un casino y hotel en la Isla Alacrán, por cuanto la realización de este proyecto vendría a privar a la agricultura nacional de su más valiosa fuente de aprovisionamiento de guano blanco, fertilizante de vitar importancia para nuestra producción agrícola» (ABCN, Senado de Chile, 1º Sesión, 03/10/1961: 50).

La misma Secretaría de Estado, por oficio N° 2420, del 14 de agosto de 1961, dirigido al Ministro de Minería, informó favorable la

petición formulada por la Sociedad Chilena de Fertilizantes Ltda., para que se renovara la concesión que le otorgó para explotar el guano blanco de la isla. El Ministerio de Agricultura notificó al Ministerio de Minería sobre «[...] los graves perjuicios que ocasionaría a la economía nacional y, en particular, a nuestra agricultura la realización del proyecto de la Junta de Adelanto de Arica» (ABCN, Senado de Chile, 1º Sesión, 03/10/1961: 50).

Cabe señalar que, en el primer lustro de la década de 1960, la Isla del Alacrán estaba dentro de las principales guaneras del norte grande de Chile, siendo la covadera más septentrional del país. En total, eran 31 guaneras las que estaban vigentes en aquel quinquenio (D'Aubarede, 1967).

Estos programas fueron inviables por diversos factores, entre ellos, los conflictos que surgieron con la Sociedad Chilena de Fertilizantes. En enero de 1962, el diario *La Concordia* notició sobre el deseo explícito de dicha sociedad de seguir explotando el guano de la isla.

La Sociedad Chilena de Fertilizantes comprendía la intención de transformar a Arica en un gran centro industrial. Así afirmaron:

«La Sociedad Chilena de Fertilizantes cree que el proyecto de construir un hotel y el casino en la Isla del Alacrán puede ser dejado de lado, permitiendo que la explotación de la riqueza guanífera continúa [...] la explotación de guano en el año recién pasado [1961] fue una cifra record y que, por lo tanto, la unión de la isla con el continente no había provocado la huida de los pájaros [...] Esta unión se podría mantener perfectamente, aunque la isla continuara dedicando la aposentaduría para las aves» (*La Concordia*, 29/01/1962: 7).

De ese modo, la otrora ínsula no dejó de ser refugio de miles de pájaros. Escenario perfecto para la empresa extractivista que tensionó las proyecciones que se efectuaban sobre la nueva península. (Véase Figura 5).

Figura 5. Titulares en el diario *La Defensa de Arica*, 24 de junio de 1961; *La Concordia*, 29 de enero de 1962; y *La Defensa de Arica*, 11 de junio de 1963



Fuente: Elaboración propia. Archivo particular del autor.



## 8. La persistencia de los pájaros

Durante junio de 1962, al menos 4 millones de pájaros llegaron a la isla ocupando toda su superficie, observándose también la presencia de cientos de pelicanos: «[...] de estos entre el 10% y 20% correspondían a jóvenes. A principios de septiembre las aves retornaron hacia los principales centros de anidación en el Perú» (Fondo de Promoción de las Áreas Naturales Protegidas del Perú, 2019: 49).

Considerando las modificaciones que atestiguó el litoral ariqueño, no se evidenció la huida de los miles de pájaros. El diario *La Defensa de Arica* tituló en enero de 1963: «Ex Isla del Alacrán continúa siendo paraíso de los pájaros». Agregando que: «Aves guaneras insisten en depositar abono que sigue explotando la Sociedad Chilena de Fertilizantes [...] está dando término a la extracción de 900 toneladas de guano blanco de la ex Isla del Alacrán» (*La Defensa de Arica*, 12/01/1963: 3. Véase Figura 6).

Figura 6. Diario *La Defensa de Arica*, 12 enero 1963



Fuente: archivo particular del autor

El matutino agregaba que, a saber de los trabajos realizados en la otrora ínsula que habían hecho variar significativamente la topografía y a saber de las labores de construcción del puerto: «los pájaros guaneros insisten en posarse en enormes cantidades en el peñón blanco, al igual que en los tiempos en que a la Isla del Alacrán no llegaba ninguna persona» (*La Defensa de Arica*, 12/01/1963: 3).

En ese sentido, los pájaros estaban «desmantelando» los mentados planes turísticos que se forjaban, tales como el casino, el hotel y un club de yates:

«Algunos estiman que los pájaros marinos podrían constituir un problema para esos proyectos, ya que obedeciendo a un instinto ancestral persisten en volver a un lugar que durante siglos ha sido una verdadera ‘estación de parada’ en sus vuelos migratorios, en cierta época del año» (*La Defensa de Arica*, 12/01/1963: 3).

La persistencia de los pájaros en habitar la exisla era la escena deseada por la Sociedad Chilena de Fertilizantes ya que seguía explotando el

guano blanco, pero con gran disgusto para la Junta de Adelanto, ya que la firma explotadora había conseguido una nueva concesión por parte del Ministerio de Agricultura. En aquella situación se criticaba el proceso:

«Esta explotación, como se sabe, no significa ningún beneficio para el Departamento, ya que la Sociedad se lleva a otros puntos del país los cargamentos de este valioso abono, vendiéndoselos a los agricultores de las zonas central y sur. Arica sólo obtiene en cambio los malos olores que producen las labores de extracción y la acumulación misma de las deyecciones de los pájaros» (*La Defensa de Arica*, 12/01/1963: 3).

En enero de 1964, la península del Alacrán seguía profundizando su vocación extractivista del guano. El diario *La Defensa* informaba:

«Pondrán en explotación ex Isla del Alacrán. En breve será puesta en explotación [...] de la cual la Sociedad Chilena de Fertilizantes espera extraer 250 toneladas mensuales de guano de aves marinas, para abastecer las

necesidades de la agricultura regional» (*La Defensa de Arica*, 29/01/1964:5).

Consecutivamente, se indicaba que el producto se vendería a través del Departamento Agrícola del Banco Estado de Chile, agregando que, para poner en marcha a las faenas, se emplearían a un reducido número de obreros. No obstante, hacia octubre de 1964, se informaba que era posible que solo hasta fines de aquel año se practicara la explotación de guano en la exisla, esto estaba inscrito en cierto descenso de la extracción: «este año se recogió solo 12.000 sacos de guano» (*La Defensa de Arica*, 7/10/1964:5). Dicha producción fue destinada para el exclusivo consumo de la agricultura regional. Véase Figura 7.

**Figura 7. La exisla del Alacrán en 1963 (circa). Se aprecian las actividades de recolección de guano el cual era ensacado *in situ*. Del mismo modo, se aprecia la unión con el continente y la obstrucción de la entrada**



Fuente: Elaboración propia. Archivo particular del autor.

## 9. Otras polémicas

Una vez que los proyectos de un casino y un hotel fueron descartados surgió la idea de instalar una fábrica de harina de pescado. Se argumentaba la excelente ubicación y la disposición de terrenos. Pero la aspiración halló el rechazo ciudadano; ciertamente, el deseo comunitario era implementar un espacio turístico. El diario *La Defensa de Arica* señaló:

«No es apta para pesqueras [...] hoy convertida en península gracias a los trabajos del moderno puerto artificial, no sirve para instalar pesqueras. Así lo comprobaron en reciente visita al lugar el alcalde y señores regidores, quienes pudieron constatar su reducida superficie, que apenas daría malamente para una de esas industrias» (*La Defensa de Arica*, 11/06/1963: 5).

De este modo, quedaba confirmada la idea planteada a la Junta de Adelanto por parte del regidor Humberto Palza, quien rebatió el proyecto del diputado Valente Rossi, demostrando que la reducida superficie de la nueva

península hacía imposible que allí se instalara alrededor de 10 industrias pesqueras.

La proyección como un espacio industrial fue motivo de críticas y comentarios editoriales en los diarios locales. El columnista, Dagoberto Fuentes Vergara, escribió en junio de 1964:

«Los que soñamos con ver convertida la Isla del Alacrán en un jardín tropical y que luchamos denodadamente para que fuera unida al continente por camino de acceso, cerrándose así el canal que la bordeaba por la zona allende el Morro, recuperándola para la comunidad de Arica, nunca imaginamos que se desvirtuara el objetivo ese y empezara un asedio para instalar ahí algún astillero o sencillamente se lo quisiera entregar a la industria de faenación pesquera para guarecer sus goletas y de vez en cuando sirviera para carenarías en los varaderos que se instalarían» (*La Defensa de Arica*, 08/06/1964: 3).

Mientras se desarrollaban aquellas discusiones, florecieron problemas de financiamiento de las obras. Por tales motivos, el Ejecutivo propuso



un proyecto de ley por el cual suplementaba un ítem en el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas por la cantidad de 2 millones 400 mil escudos. En el diario *La Defensa de Arica*, se puntualizaba:

«El gasto que demanda este proyecto se cargará al rendimiento del impuesto establecido en el inciso 3º del artículo 11 de la Ley 14.824, facultándose al Presidente de la República para decretar la disposición de estos fondos sin necesidad de acreditar el rendimiento de dicha ley» (*La Defensa de Arica*, 13/05/1963: 5).

Con dichos recursos se solucionaban dos situaciones de importancia, una de ellas relativa al debido cumplimiento del Tratado con el Perú, y la otra, la de dotar a esa importante zona de las obras necesarias para el «debido desenvolvimiento económico y de desarrollo de la parte norte del país» (*La Defensa de Arica*, 13/05/1963: 5). Entonces, para el financiamiento de las obras, el Ministerio de Obras Públicas estableció un convenio con la Junta de Adelanto en virtud del cual el 30% de las entradas que percibía la Junta se ponían

a disposición del citado ministerio para su inversión en el puerto de Arica.

## 10. Finalización de las obras portuarias

En julio de 1964, se emitió un informe que facilitó la construcción de un paseo del mar, incluyendo la habilitación de un espacio para la práctica de deportes acuáticos y náuticos. Era un proyecto de la Junta de Adelanto y municipalidad; el diario *La Defensa de Arica* señalaba que, como era de dominio público, la Junta de Adelanto tenía la intención de hacer las obras frente a una «Magnífica poza que está quedando con la construcción de las obras portuarias» (*La Defensa de Arica*, 23/07/1964: 4).

Finalmente, las obras del puerto y la anexión de la isla fueron inauguradas el 14 de octubre de 1964, al menos una primera fase.<sup>5</sup> El puerto tenía una capacidad anual de carga y descarga de 850.000 toneladas, con una capacidad de 7 barcos hasta de 12 metros de calado. Esto era posible gracias a un rompeolas formado por una escollera de enrocados naturales y protegidos con tetrápodos. La longitud total



era de 1.200 metros (*La Defensa de Arica*, 16/10/1965:3).

El diario señalaba que:

«[...] como una obra complementaria se ha procedido a la unión de la ex Isla de Alacrán con el continente y al ensanche del actual acceso sur, lo que permitirá la formación de una hermosa avenida costanera hacia la Hostería, balneario La Lisera y el proyectado sector residencial hasta empalmar con el camino de la Zona Industrial Pesquera» (*La Defensa de Arica*, 16/10/1965: 3).

Entre otras obras complementarias, la Junta de Adelanto realizó inversiones para reparar el antiguo muelle de pasajeros embancado posteriormente por obras de relleno para la construcción del nuevo desembarcadero, y se adquirieron carros portaequipaje para la atención de pasajero. Igualmente se construyeron boxes para la Capitanía del Puerto. La Junta de Adelanto también adquirió grúas móviles sobre neumáticos de 25, 8,5 y 5 toneladas de carga.

El nuevo puerto ariqueño junto a sus obras complementarias tuvo un importante impacto urbano, visual, pero por sobre todo, una impronta en la dinamización de la economía no solo local, sino que también regional e internacional en cuanto a los flujos de mercaderías existentes entre Arica y Bolivia. Sería considerado como un factor notable de desarrollo en la vida económica de Arica, donde confluía el turismo y los procesos de expansión de la electrificación de la ciudad, resultado claro del aumento demográfico y la expansión urbana.

Una vez que la península fue entregada surgió el interés por deportes náuticos. En marzo de 1966 se informó sobre la inauguración del Club de Deportes Náuticos de Arica: «La poza ubicada entre las obras portuarias y la ex Isla del Alacrán sirvió de escenario a esa primera presentación que contó con la presencia de las hermosas damas que participaron en el Concurso de Reina de la Playas de Chile» (*La Defensa de Arica*, 08/03/1966: 5). Véase Figura 8.

**Figura 8. La isla recientemente unida al continente. Es posible visualizar la blancura del guano y las fortificaciones decimonónicas**



Fuente: archivo fotográfico de Roberto Montandón Paillard

Se agregaba que existía un gran interés entre los dirigentes del Club Náutico y de la Comisión de Turismo de la Junta de Adelanto que, en el decir del diario, permitía asegurar que muy pronto sería una realidad este escenario, al que se le instalarán las dependencias indispensables para un buen desenvolvimiento, pudiendo transformarse en lugar preferente de atracción para el turista que visita Arica.

## 11. Comentarios finales

La otrora Isla del Alacrán es un espacio referencial por antonomasia. En ella se instalaron los respectivos faros para densificar dicha referencialidad con el puerto de Arica. El primero de ellos se inauguró en 1913. Luego, con la anexión de la isla, se instaló un segundo faro, que en los hechos era una baliza situada en una estructura de base triangular. Fue en 1984 cuando se construyó el faro que persiste hasta el tiempo presente.

De ese modo, la transformación antrópica del paisaje constituyó un hito regional, fue el sello propio de una época en que Arica evidenció un apogeo arquitectónico y de transformación

integral de la ciudad. Así se compuso un espacio urbano «de convergencias de experiencias del brutalismo» (Galeno, 2013:1), donde el hormigón armado fue expresivamente sustancial en la nueva estética y como parte de un proceso de representación de Arica como «lugar de la modernidad» (Torrent y Ruz, 2021, 183). Así podemos corroborarlo con los miles de tetrápodos que protegen el molo de articulación, los que brindan un paisaje centrado en la funcionalidad.

En el tiempo presente, la actual península constituye un espacio que aglutina diversas imágenes y semánticas socioculturales que la resignifican polisémicamente. Es un espacio de aglomeración recreativa (celebración de campeonatos internacionales de surf), un espacio de ocio y paseo familiar. Sin embargo, en los últimos 25 años la imagen de la ex-Isla del Alacrán estuvo vinculada a un espacio de esparcimiento por parte de miles de jóvenes que durante los fines de semana atiborraban con vehículos el sitio y daban espacio a actividades de recreación nocturna y de «intimidad pública» (Matus, 2005:24). Sobre aquellas imágenes intenta situarse una valoración

patrimonial del sitio, considerando que en el año 1985 fue declarado como Monumento Histórico por el Estado de Chile, nombramiento que destacó el carácter de su valor geológico, sus antecedentes prehistóricos y sus fortificaciones decimonónicas.

La unión del continente con la isla fue la expresión de una huella histórica que buscó producir un relieve distintivo que también tuvo como objetivo lograr una nueva instancia de consumo del territorio, incluyendo un proceso de limpieza, es decir, una *desguanización* del entorno y así facilitar el desarrollo de topos turísticos que tuvieran mejores aromas para la urbe fronteriza. En todo ello operó una gestión estatal robusta.

### Fuentes primarias

Archivo Histórico Vicente Dagnino (AHVD). Fondo Intendencia de Tacna, Gobernación de Arica (FITGA).

Archivo Biblioteca Congreso Nacional, Cámara de Diputados y Senado de Chile.

### Periódicos

500,000 en abonos ha producido la Isla Alacrán en dos años (1928): *La Nación*, 16 de enero de 1928, Chile, p.4.

A través de las cautivas. El pintoresco puerto de Arica (1913): *El Mercurio de Valparaíso*, 24 de abril de 1913, Chile, p.1.

Continente avanza a rápidos pasos hacia la Isla Alacrán (1961): *La Defensa de Arica*, 14 de junio de 1961, Chile, p.1.

Deporte náutico toma auge (1966): *La Defensa de Arica*, 8 de marzo de 1966, Chile, p.5.

Descartada la ex Isla del Alacrán para instalar industrias pesqueras (1963): *La Defensa de Arica*, 11 de junio de 1963, Chile, p.5.

Desde hoy quedarán cesantes 400 trabajadores de la firma Pey Belfi (1966): *Concordia*, 8 de octubre de 1966, Chile, p.1.

Doce Tns. de nitrato de amonio harán explotar mañana cantera del Morro (1963): *La Defensa de Arica*, 4 de mayo de 1963, Chile, p. 5.

El puerto de Antofagasta (1914): *El Mercurio de Valparaíso*, 5 de junio de 1914, Chile, p.5.

El puerto de Arica (1915): *El Mercurio de Valparaíso*, 17 de octubre de 1915, Chile, p.3.

Emitióse informe que facilitará construcción de paseo en ex isla (1964): *La Defensa de Arica*, 23 de julio de 1964, Chile, p.4.

En 1953 comenzó el extraordinario incremento de la población de Arica (1959): *La Nación*, 26 de agosto de 1959, Chile, p. 2.

Es posible que a fines de año exploten la ex Isla Alacrán (1964): *La Defensa de Arica*, 7 de octubre de 1964, Chile, p.5.

Estación sanitaria de Arica. Su establecimiento en la Isla del Alacrán (1913): *El Mercurio de Valparaíso*, 1 de junio de 1913, Chile, p.6.

Ex Isla del Alacrán continúa siendo paraíso de los pájaros (1963): *La Defensa de Arica*, 12 de enero de 1963, Chile, p.3.

Fondos para terminar las obras del puerto de Arica (1963): *La Defensa de Arica*, 13 de mayo de 1963, Chile, p.5.

Grandes capitales interesados en construir hotel en la Isla del Alacrán (1961): *La Defensa de Arica*, 24 de junio de 1961, Chile, p.2.

Isla el Alacrán ¿otro lugar industrial? (1964): *La Defensa de Arica*, 8 de junio de 1964, Chile, p.3.

La visita ministerial al norte de la república (1913): *El Mercurio de Valparaíso*, 27 de marzo de 1913, Chile, p.9.

Ministerio de Guerra. Dirección de material (1867): *El Peruano*, 9 de marzo de 1867, Lima, p.99.

Nuevo puerto de Arica (1961): *La Concordia*, 23 de marzo de 1961, Chile, p.1.

Otra vez las mareas perjudican avance en las obras del puerto (1963): *La Defensa de Arica*, 24 de mayo de 1963, Chile, p.1.

Parcelación de Tamarugal y haciendas grandes y Camarones (1939): *La Nación*, 31 de mayo de 1939, Chile, p.10.

Podrán en explotación ex isla del Alacrán (1964): *La Defensa de Arica*, 29 de enero de 1964, Chile, p.5.

Problemas de vital importancia para el Norte soluciono en su jira el Excmo. Señor Aguirre Cerda (1939): *La Nación*, 4 de julio de 1939, Chile, p.10.

Sociedad de Fertilizantes desea continuar explotando guando de Isla del Alacrán (1962): *La Concordia*, 29 de enero de 1962, Chile, p.7.

## Referencias citadas

Anguita, G. (1967): «Condiciones de la infraestructura económico-social de la zona fronteriza para una integración. Situación actual y potencial», *Revista de Derecho Público*, 8, pp. 118-146.

Cane, J. (2021): «Concrete Oceans: The Dolos, Apartheid Engineering, and the Intertidal Zone», *GeoHumanities*, 7,1, pp. 44-64,

Castro, L. (2005): «Los ariqueños, el desarrollo regional y las propuestas del Comité pro-resurgimiento de Arica (1932)», *Diálogo Andino*, 25, pp. 77-100.

Chacón, S.; Hidalgo, J. (1983): «La isla del Alacrán: antecedentes prehispánicos, su papel en la defensa colonial de Arica y análisis de sus ruinas», *Revista Chungara*, 11, pp. 111-133.

D'Aubarede, G. (1967): *Evaluación de los conocimientos existente sobre minerales fosfáticos y potásico*, Santiago, Instituto de investigación de Recursos Naturales, CORFO.

Dauelsberg, P.; Schwark, L.; Urzúa, L.; Woodbridge, P.: Wormald, A. (1972): *Enciclopedia de Arica*, Santiago, Editorial de Enciclopedias Regionales.

Decombe, A. (1913): *Historia del Ferrocarril de Arica a La Paz*. Ministerio de Obras Públicas de Chile, Santiago, Librería e imprenta de Artes i Letras.



- Edwards, A. (1928): *My Native Land: Panorama, Reminiscences, Writers and Folklore*, Londres, Ernest Benn.
- Fernández, M. (2007): *Arica 1868. Un tsunami y un terremoto*, Santiago, Dibam.
- Fondo de Promoción de las Áreas Naturales Protegidas del Perú (2019): *Línea Base Biológica Terrestre y Marina de la Reserva Nacional Sistema de Islas, Islotes y Puntas Guaneras - Islote Don Martín*, Lima, PROFONANPE.
- Frezier, A. (1902): *Relación del viaje por el mar del Sur a las costas de Chile i del Perú, durante los años de 1712, 1713, 1714*, Santiago, Imprenta Mejía.
- Fuss, M. (2018). *The meaning of Architecture in Information Architecture*, Master's thesis, ES-SO University of Applied Sciences of Western Switzerland Information Science department.
- Galeno, C. (2013): «Arica, la Junta de Adelanto y las convergencias del brutalismo», X Seminario Docomomo Brasil *Arquitectura Moderna e Internacional Curitiba*. Conexiones Brutalistas, 1955-1975, Curitiba, Brasil, DOCOMOMO, pp. 1-15.
- Guerrero, M.; Córdova, L. (1908): *La administración sanitaria en Chile i en el extranjero*, Santiago, Imprenta Cervantes.
- Hodges, B.K. (2022): «Some Things are not held together by Glue: Chunambo and other 'Sticky Matter' in Subtropical Macao, China», *eTropic*, 21, pp. 198-216.
- Hopkins, O. (2014): The Dezeen guide to Brutalist architecture. *Dezeen*, s/n. Disponible en: <https://www.dezeen.com/2014/09/10/dezeen-%20guide-to-brutalist-architecture-owen-hopkins/>
- Matus, C. (2005): «El carrete como escenario: Una aproximación etnográfica a los códigos de la sexualidad ocasional en jóvenes urbanos», *Última década*, 13, 22, pp. 9-37.
- McGee, H. (2021): *Aromas del Mundo: una guía para narices inquietas*, Madrid, Penguin Random House.
- Ministerio de Marina (1890): *Anexo a la memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional*, Santiago, Imprenta Nacional.

Oficina Hidrográfica de Chile (1879): *Jeografía náutica i derrotero de las costas del Perú. Arreglado según los documentos más modernos*, Santiago, Imprenta Nacional.

Ossa, M. (1964): «El nuevo puerto de Arica y el empleo de tetráodos como recubrimiento en sus obras de protección», *Revista del IDIEM*, 3, 2, pp. 97-109.

Pizarro, E.; Ríos, W. (2005): «Entre franquicias y beneficios: una apuesta del gobierno para el desarrollo regional de Arica (1953)», *Diálogo Andino*, 25, pp.101-111.

Ríos, C. (1914): *Arica en el presente i en el porvenir*, Santiago, La Ilustración.

Sánchez, M.; Galaz-Mandakovic, D. (2024): «Presentación Dossier “La litoralización de las sociedades. Una perspectiva desde el Pacífico sur (siglo XIX-XX)»». *Autoctonía. Revista de Ciencias Sociales e Historia*, 8(2), pp. 662-676.

Sociedad Geográfica de Lima (1940): *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*. Perú, s/d.

Torrent, H.; Ruz, R. (2021): «Proyectos para el desarrollo de Arica y su región en los años sesenta: el turismo en el laboratorio de los polos de crecimiento y la identidad del espacio andino», *Diálogo Andino*, 66, pp. 173-185.

Vargas, G. (1922): «Monografía de Arica», *Boletín de la Sociedad Geográfica de Lima*, 36, pp. 63-77.

## Notas

**1** Dentro de las principales características de la Junta de Adelanto, estaba la de recibir un 15% de los impuestos a la internación de bienes en Arica al crearse el Puerto Libre.

**2** A la JAA le correspondió construir el Puerto de Arica, las sedes regionales de las Universidades del Norte (campus Saucache) y de la Universidad de Chile (campus Velásquez), el Estadio Carlos Dittborn, recinto que albergó una de las sedes de la Copa del Mundial de Fútbol del año 1962, el Hipódromo, Casino Municipal, Piscina Olímpica, Aeropuerto Internacional de Chacalluta, Terminal Rodoviario, la Central Hidroeléctrica de Chapiquiña, la costanera sur y habilitación de la

playa La Lisera y varios conjuntos habitacionales, entre otros.

**3** Arica también posee notables edificaciones brutalistas, tales como la Piscina Olímpica (1968-1972), el Estadio Carlos Dittborn (1957-1960), el Conjunto Habitacional construido en el predio exestadio (1956-1957), el Terminal Rodoviario (1971-1976), el Campus Velázquez de la actual Universidad de Tarapacá (1966-1971) y algunas secciones del hospital (1967-1970), todas ellas fueron obras desarrollados por el Estado.

**4** Durante la realización de estos trabajos surgió una polémica (nacionalista/laboral) por la supuesta contratación de mano de obra extranjera, particularmente, mano de obra peruana. En la Cámara de Diputados se leyó un oficio del Ministerio del Trabajo y Previsión Social que detallaba la verificación que tuvo que realizar la Inspección del Trabajo de Tarapacá: «La firma constructora Pey Belfi Ltda., que tiene a su cargo la construcción del molo y la unión del continente con la Isla Alacrán, de un total de 232 obreros, ha ocupado solamente a 12 peruanos, 2 bolivianos y 2 españoles» (ABCN, Cámara de Diputados, Sesión 5º, 17/10/1961:425). De aquella manera, se indicaba

que la contratación de mano de obra extranjera era una cifra proporcionalmente insignificante.

**5** Un efecto colateral de la finalización de las obras portuarias fue la cesantía. El diario *Concordia* informaba: «Desde hoy quedarán cesantes 400 trabajadores de la firma Pey Belfi». Agregando: «Por terminación de las obras del nuevo puerto comercial de Arica, la empresa constructora Pey Belfi, cancela definitivamente a su personal. La cesantía creara problemas económicos a casi tres mil personas, cifra a que alcanzan los familiares de los trabajadores» (*Concordia*, 08/10/1966: 1).