

## **ENTRE FRANQUICIAS Y BENEFICIOS: UNA APUESTA DEL GOBIERNO PARA EL DESARROLLO REGIONAL DE ARICA (1953)\***

por:

LIC. ELÍAS PIZARRO PIZARRO Y MG. WALDO RÍOS BORDONES  
*Académicos Departamento de Ciencias Históricas y Geográficas  
Universidad de Tarapacá  
Av. 18 de Septiembre N° 2222, Arica-Chile*

---

\* Esta publicación se enmarca en el desarrollo del Proyecto Mayor de Investigación de la Universidad de Tarapacá titulado: "Arica y el Puerto Libre: Una acción del Estado para la Historia Local (1953-1958)" (Código DIPOG 5631-04).

**RESUMEN**

*En julio del presente año Arica recuerda los 52 años de la promulgación del Decreto con Fuerza de Ley N° 303, que durante la presidencia de don Carlos Ibáñez del Campo otorgó a nuestra ciudad un conjunto de franquicias tributarias y aduaneras, las cuales imprimieron una prosperidad económica que se hizo sentir en la población local y que, además, antecedió a una segunda iniciativa legal que más tarde dará vida a la Junta de Adelanto de Arica través de la promulgación de la Ley N° 13.039.*

*El propósito de este trabajo se centra en la primera iniciativa citada por la significación que ella tuvo para el desarrollo de Arica y que hasta la fecha forma parte de la memoria colectiva de los habitantes que vivieron los auges de la "ciudad del nylon".*

**ABSTRACT**

*Last July Arica commemorated Decree N° 303 promulgated during Carlos Ibañez del Campo's presidency 52 years ago. This decree gave our city some tax and customs exemptions which brought economic prosperity to the local population. These exemptions preceded a second legal initiative that later on would give rise to the "Junta de Adelanto de Arica" through the promulgation of Law N° 13.039.*

*The purpose of this work deals with the first cited initiative to consider the significance it had on the development of Arica that up until now has been part of the collective memory of those inhabitants who lived the boom through the "city of the nylon".*

**Palabras clave:** Arica, Puerto Libre, Desarrollo Regional.

**INTRODUCCIÓN**

La ciudad de Arica y su entorno en el período que va entre 1929 y 1976 experimenta una serie de cambios provocados por la acción del Estado: representación parlamentaria e incor-

poración a la política nacional (1930), creación y funcionamiento del Puerto Libre (1953-58) y finalmente la puesta en marcha de la Junta de Adelanto de Arica (JAA, 1958-76). Dichas acciones y la ejecución de una serie de medidas políticas, administrativas y de carácter económico aplicadas en pro del desarrollo del Departamento de Arica, afectaron directamente a su población residente y al gran contingente que desde diferentes lugares de Chile comenzaron a asentarse en la ciudad. Dentro de las iniciativas estatales señaladas líneas antes, la puesta en marcha del Puerto Libre de Arica (1953-58) dejará una impronta en la ciudad y sus habitantes que es posible identificar y valorar, destacando permanencias y continuidades, constituyéndose por lo tanto en una fuente para la Historia Local.

**UN PUERTO LIBRE: FERIA DE OPORTUNIDADES (1929-1939)**

Solucionada la mayoría de los puntos pendientes del Tratado de Ancón de 1883, a través del Tratado de Lima de 1929, sería necesario entregar algunos antecedentes que nos permitan caracterizar la situación de Arica entre el período 1930-1950 como un primer hito importante en la búsqueda de su desarrollo.

¿Cuáles eran las actividades económicas más relevantes en esta región incorporada definitivamente al Estado chileno? ¿Cómo entendió su desarrollo el modelo de Estado centralizado como era el nuestro?

Las actividades económicas de la zona estaban dadas por sus nexos mercantiles de una histórica tradición con las repúblicas de Bolivia y Perú, como también una agricultura de los

pequeños valles que abastecían a la población local y a la zona de Tarapacá.

La política administrativa de las autoridades chilenas para con esta región definitivamente incorporada a la soberanía nacional debió expresarse en iniciativas tendientes a un mejoramiento económico y social de la misma.

De acuerdo con el análisis de las fuentes a nuestro alcance, la situación expresada anteriormente no quedó bien definida, porque existe un consenso en cuanto a que la ciudad entró en un período de "...decadencia y de estagnamiento en su desarrollo económico y social" (Arica. Junta de Adelanto, 1974).

Inicialmente, Arica debe enfrentar la Gran Crisis Económica, de fuertes efectos para la población; el 12 de junio de 1931 la prensa local comenta que la Cámara de Comercio de la ciudad solicita al Presidente de la República arbitrar "...algunas medidas para salvar la situación actual ...que Arica no tiene vida propia, que vive casi enteramente del tránsito de mercaderías y pasajeros de...Bolivia y en menor escala con las provincias del sur del Perú y que su poca vida propia consiste únicamente en la agricultura de sus pequeños valles vecinos..." (Diario *El Ferrocarril*, 1931).

En el texto citado se pone énfasis en las actividades económicas de la ciudad, sus vínculos y la situación lastimosa en que se encontraba.

Más adelante el memorial insiste en implementar un fortalecido plan de obras públicas, expresado en iniciativas de irrigación de los valles de Azapa y Lluta con el propósito de expandir las tierras de cultivo; pero como comenzará a ser la constante de

la zona, este proyecto no se concretó. En 1937, recién el gobierno central destina 300.000 pesos para realizar los primeros estudios de irrigación del valle de Azapa.

En relación a potenciar los vínculos mercantiles con los países vecinos, era necesario disminuir los efectos de las políticas impositivas que afectaban a la zona, lo que se expresaba en una serie de tributos (mojonazgo), como también el arancel aduanero existente en el Departamento de Arica, que no permitía la libre internación de productos del vecino departamento de Tacna, rompiendo ancestrales vínculos de dependencia entre ambos espacios. Avances significativos se logran parcialmente en la década de 1930, con la suspensión del arancel aduanero en relación al Departamento de Tacna hasta el año 1943, cuando se firma el Tratado Comercial entre Chile y Perú, beneficiando a algunos productos de internación tanto chilenos como peruanos.

Muchas soluciones se plantearon ante la grave situación económica de la ciudad, con el propósito de lograr un despegue y alcanzar un mayor desarrollo y progreso económico y social.

El fomento de la minería (explotación de las azufreras) requería contar con obras viales para lograr una mayor accesibilidad a los yacimientos; todo ello implicaba recursos provenientes del gobierno central del país, pero la Asociación de Mineros de Arica no contó con el apoyo necesario de las autoridades, a pesar de proponer incluso la posibilidad de inversiones extranjeras especialmente norteamericanas en dicha actividad económica.

Otra alternativa manejada fue la explotación de las guaneras de la Isla

del Alacrán por parte de la Municipalidad local con el propósito de utilizar dichas entradas en inversiones de mejoramiento de carácter local (pavimentación, alumbrado, alcantarillado, higiene, poblaciones, etc.) y no que siguiera su explotación en manos de particulares como se encontraba en ese tiempo.

Una de las más interesantes iniciativas o propuestas de desarrollo fue hacer de Arica “Puerto Libre”, como se expresaba en el diario *El Ferrocarril* el 26 de enero de 1932, con bastante anterioridad a la concreción definitiva de esta importante iniciativa (1953); citado in extenso dice: “...era indudable que si la interacción de materias primas estuvieran exentas de derechos de Aduana, se desarrollarían en Arica industrias chilenas y manufactureras que llevarían capitales e industrias chilenas y extranjeras, creando actividad comercial y atrayendo población que encontraría trabajo y vida fácil, sin el recargo que imponen estos derechos”.

Más adelante agrega las bondades y ventajas que “...hacían de Arica el ser Puerto Libre, el indicado para servir de almacén proveedor de mercaderías de importación... en los diversos mercados de América del Sur”.

Uno de los grandes defensores de esta propuesta, en la década de 1930, fue el diputado por Arica Alejandro Gallo, al sostener que “...declarar Arica puerto libre la situación cambiaría radicalmente”<sup>1</sup>.

Para el gobierno central estos años eran difíciles por los efectos e impacto de la “Gran Depresión Económica” y carecía de los recursos para implementar políticas de desarrollo en la zona; a lo más formó una Comisión (cosa constante en nuestra ciudad) para que estudiara: “...la petición de los habitantes de Arica para que fuera declarado Puerto Libre” (diario *El Ferrocarril* 6 de junio de 1933); el informe fue favorable, pero la iniciativa no se concretó.

¿Qué estaba pasando con el gobierno central y la ciudad? La década de 1930 era coincidente en sus inicios con la Gran Depresión y la solución del problema de los territorios de Tacna y Arica, donde este último pasa a la administración chilena. Para el diputado Alejandro Gallo parecía ser que el “...gobierno una vez libre del Problema del Pacífico haya manifestado poco interés por el adelanto del departamento (se refiere a Arica) y el bienestar de sus habitantes” (Diario *El Ferrocarril* 22 de febrero de 1932). La observación de Gallo es similar a la que sostiene el profesor Alfonso Díaz A., quien citando fuentes históricas relativas al período señala en un artículo que no se “...percibieron grandes cambios, tras la firma del tratado (1929) y que éstos sólo llegaron en la década del 50 con la creación del Puerto Libre y la Junta de Adelanto de Arica” (1998: 130).

---

que decía: “Declárese zona libre el Puerto de Arica”. Una fuente de la época dejaba ver el optimismo que se tenía para esta iniciativa y editorializaba: “Se han aducido múltiples razones a favor de la realización de esa idea..., parece que ya hay unanimidad de izquierdas y derechas para apoyar el proyecto presentado por el senador Valenzuela...” (Revista Zig-Zag, Agosto, 1939. Edic. 1792 y 1794).

---

<sup>1</sup> Iniciativas legislativas similares se siguieron presentando hasta fines de la década de 1930, citando por ejemplo, la propuesta del senador liberal Oscar Valenzuela Valdés, nacido en Arica, quien presentó en 1939 un proyecto de ley que tenía sólo un artículo

Al estudiar las fuentes parece ser que inicialmente el gobierno de Chile está focalizado en disminuir los efectos de la “Gran Crisis” poniendo especial preocupación en las zonas salitreras de Iquique y Pisagua, no así en el caso de Arica, lo cual se puede apreciar en los fondos invertidos en las regiones mencionadas:

Tarapacá: Depto. de Arica	: \$ 24.799
Depto. de Pisagua	: \$ 54.702
Depto. de Iquique	: \$ 245.827

Fuente: Diario *El Ferrocarril*, 15 de marzo de 1936.

Con una población aproximada de 20.000 habitantes en la década de 1930, Arica necesitaba urgente la implementación de políticas de desarrollo que no llegaban; el año 1932 se presentó un proyecto a la Cámara de Diputados donde se manifiestan diversas necesidades de la población: obras de regadío y urbanización, liceo, estadio, caminos y otros medios de comunicación para disminuir los efectos de las distancias con los centros poblados del interior y construcción de poblaciones obreras (Diario *El Ferrocarril*, 27 de septiembre de 1933).

Las iniciativas citadas no prosperaron, no tienen eco en el gobierno central, a pesar de sus evidentes beneficios. Las obras de adelanto de la ciudad que se logran implementar son el inicio de la construcción del camino al Balneario La Lisera, estadio, arreglos al Teatro Municipal, Matadero, hermoejamento subida al Morro, construcción camino Arica-Iquique. A fines de la década de 1930 el gobierno accede a construir una población “...que solucionaba sólo en parte el problema habitacional”.

(Diario *El Ferrocarril*, 4 de septiembre de 1938).

Cabe hacer notar que todas estas iniciativas se concretizan tras fuertes presiones, esfuerzos y acciones de la ciudadanía a través de una serie de organizaciones representativas de la ciudad.

El problema de la escasez de fuentes laborales también está presente y relacionado directamente con los puntos antes tratados; la actividad minera podría ocupar mano de obra, el incentivo a la irrigación de los valles de Lluta y Azapa con el propósito de estimular la producción. Ante estas problemáticas aparecen instancias como la “Asociación de Mineros” (1932). También, en 1938, se solicita establecer una “feria libre” con el propósito de abaratar costos de los productos y beneficiar a la población local.

Las situaciones descritas grosso modo evidencian problemáticas locales de plena vigencia. Entre 1940 y 1950 la ciudad continuaba en un estado de postración que se manifestaba en el descontento y surgimiento de una serie de organizaciones locales que exigían medidas urgentes, tendientes a implementar obras públicas necesarias, integrar a la ciudad con el resto del país y su entorno rural, mejor aprovechamiento de los recursos naturales, mejoramiento social y económico, asegurar el abastecimiento de productos y disminuir los costos de la vida y potenciar las actividades mineras, agrícolas, industriales y de servicio.

La ciudad de Arica se veía enfrentada a una realidad muy difícil: “... pedía en forma insistente que se estableciera el “Puerto Libre”, como una forma de solucionar la aguda crisis que

afectaba a la región” (Arica, Junta de Adelanto, 1974). La elección presidencial de 1952 permitió al Centro para el Progreso hacer llegar a los candidatos presidenciales su proyecto de Puerto Libre, encontrando en Carlos Ibáñez del Campo un interesado en conocer más sobre el tema, llegando a obtener un compromiso con el candidato; éste con una visión geopolítica privilegió el desarrollo de Arica “influyendo en tal determinación, al menos, dos razones: primero, el general (r) Ibáñez, con aguda visión militar, se interesó sobremanera en la delicada situación geopolítica de Arica, situada entre dos urbes conflictivas para el desarrollo nacional” (Tacna e Iquique) y en segundo lugar “...influyó la voz de la sociedad civil ariqueña que expresaba sus molestias por el abandono y maltrato que recibían desde el nivel central”. (Podestá, 2004: 135 y ss.).

En el año 1953, con Carlos Ibáñez del Campo en el gobierno, se logra con éxito lo que los diversos organismos gremiales ariqueños esperaban, después de una serie de reuniones y en un cabildo abierto realizado en el Estadio Municipal de la ciudad, en el que participan el Ministro de Hacienda, don Felipe Herrera, y el subsecretario de la misma cartera, don Carlos Altamirano, los parlamentarios de la Región y los presidentes de los Centros para el Progreso de Tarapacá y Antofagasta en la ciudad de Arica.

El ministro dio a conocer la resolución del gobierno la creación del: Decreto con Fuerza de Ley N° 303, el que libera de derechos aduaneros y otros impuestos de internación las mercaderías de cualquier procedencia, que entren por el puerto de Arica; además;

se establece igualmente la liberación de derecho de exportación para todos los artículos que salgan por este puerto. Asimismo, se suspende por el plazo de 15 años la aplicación de impuesto a toda industria nueva que se instale en la zona de Arica.

El decreto da normas al Consejo Nacional de Comercio Exterior para que facilite las importaciones y exportaciones en la región liberada de Arica; el Consejo abrirá una agencia en Arica para facilitar el desenvolvimiento del comercio internacional por dicho puerto. También se exime de impuesto a las construcciones populares, hasta por un valor equivalente a siete sueldos vitales anuales.

Este DFL se firma el 25 de julio de 1953 por parte del Presidente y es publicado en el Diario Oficial el 5 de agosto del mismo año, ello en virtud de la facultad concedida al Presidente por parte del Congreso en la letra A del artículo 12 de la Ley N° 11.151, del 5 de febrero de 1953; en el Decreto con Fuerza de Ley tuvo especial participación en la redacción el senador por la zona Salvador Allende Gossens. Este Decreto de Ley llevaba las firmas del Presidente y de sus Ministros Osvaldo Koch, Rafael Tarud y Felipe Herrera.

El ministro Felipe Herrera declaraba que la dictación del DFL concede beneficios con vista al mejoramiento económico de esta zona y al levantamiento del estándar de vida de su población, y es un paso muy importante hacia el puerto libre. El gobierno, y en particular el Presidente de la República, al materializar las medidas que consulta el decreto, ha dado el máximo posible dentro de las atribuciones establecidas por

la Ley de Facultades Económicas y Administrativas.

La resolución adoptada tenía por objeto crear en la zona de Arica un centro económico de atracción de capitales extranjeros y desarrollar a su más alto nivel el comercio y la industria llamada a tener en un futuro próximo un intenso movimiento turístico. Las disposiciones transcritas ponen de relieve que la región señalada no goza de régimen arancelario especial, sino que disfruta de una completa liberación aduanera. Y es precisamente esta liberación concebida y establecida en términos absolutos uno de los rasgos más sobresalientes de los puertos libres.

Sin embargo, en su acepción más amplia, la denominación “Puerto Libre” no sólo involucra una completa liberación aduanera, sino también la ausencia absoluta de toda fiscalización. A la luz de esta descripción resulta difícil decidir si Arica es un Puerto Libre o un Puerto Franco. La liberación de franquicias aduaneras no entraña ausencia de fiscalización.

Esta acción del Estado es “un claro intento por extender el modelo de la industrialización sustitutiva vigente en el país. Esta decisión activó en forma inmediata la economía ariqueña, particularmente el turismo, los servicios y la industria, aumentando la población, alejando los influjos de Tacna y diferenciándola de Iquique. Comienza a gravitar con mayor influencia en la economía nacional, integrándose al país con un rol más específico y claras expectativas respecto a su futuro” (Podestá, 2004).

Al DFL N° 303, se le une el Decreto del Ministerio de Economía N° 556 del 7 de junio de 1955, que aprueba el

reglamento del DFL N° 303 y publicado en el Diario Oficial el 4 de agosto de 1955. Sus normas contribuyen a clarificar las condiciones en que se efectuarían las operaciones de importación y exportación de mercaderías desde la zona liberada de Arica, estableciendo determinados requisitos que debían cumplir las industrias o personas que se abocaren a tales actividades; el decreto fijó las normas por las cuales se regiría la internación al sur del país de las mercaderías nacionales originarias del Departamento de Arica.

Estas medidas, tomadas por el gobierno de Carlos Ibáñez del Campo, son celebradas por el Secretario General de la Sociedad Geográfica de Chile, don Guillermo Gandarilla M., quien en su exposición del 25 de julio de 1953 recomendaba la necesidad de aprobar un plan de desarrollo para Arica en el que era necesario realizar otras obras, como la modernización del FF.CC. de Arica a La Paz, mejoramiento de las obras viales, carretera panamericana entre Iquique y Arica para poner fin al aislamiento terrestre de Arica con el resto del territorio nacional; electrificación y regadío de los valles del Departamento, aprovechando las aguas del Lauca; desarrollar una central hidroeléctrica, la que permitirá el desarrollo industrial de la zona y aumentar las áreas agrícolas productivas. El señor Gandarilla manifestaba que estas obras eran una condición indispensable para el buen resultado de las franquicias aduaneras que se acababan de otorgar al Departamento de Arica (*El Mercurio* de Santiago, julio 1953).

Estas medidas económicas tomadas desde el Estado para inducir un desarrollo en Arica rápidamente

generan cambios; uno de ellos dice relación con la población, de acuerdo a los censos conocidos; el Departamento tenía una población aproximada a 30.000 habitantes, de los cuales 19.000 habitaban en la ciudad; en el año 1960 las cifras alcanzan a 52.000 habitantes de los cuales 43.000 se ubican en la ciudad; ello equivale a una tasa de crecimiento anual que alcanza al 7%, en el resto del país esta tasa llegan a un 3% (Oyarzún, 1962). Este crecimiento de la población es una de las variables importantes en la posibilidad de consolidación del posterior crecimiento industrial inducido.

Sobre este proceso, es posible destacar dos fenómenos importantes: el comportamiento que se observa al interior del Departamento, en el cambio en la estructura urbano-rural, y la migración observada desde otras regiones. En lo relativo a la estructura urbano-rural, puede verse la participación creciente de la población urbana, junto con observar que la población rural no sólo baja su participación en términos relativos, sino que muestra una disminución absoluta particularmente en el período 1952-1960, de un modo proporcionalmente drástico, provocando casi un despoblamiento del interior del Departamento, cuestión que también ocurría en el resto del país.

La participación de la población urbana en el Departamento pasa de un 65,13% a un 85,55%, revirtiendo el comportamiento que tenía entre 1940 y 1952 donde disminuyó de 68,49 a 65,13%. En lo que se refiere a las migraciones desde otras regiones, se puede mencionar que Arica es el núcleo urbano nacional que tiene, en el período 1952-1960, el porcentaje

más alto de incidencia de migración sobre el crecimiento poblacional, alcanzando a 71%, constituyendo un centro de atracción regional, en el que Antofagasta, Atacama, Coquimbo y Santiago entregan más del 10% de sus migrantes (Oyarzún, 1962).

Otro aspecto importante dice relación con la actividad económica; las medidas otorgadas por el Estado estaban referidas básicamente al comercio, aunque hubo, además, disposiciones que otorgaban franquicias a la industria, que fueron superadas por los efectos en el comercio.

Los primeros pasos del gobierno en política de desarrollo regional derivan en efectos relevantes para el sector industrial, tanto en el aumento del nivel de la actividad como en su transformación estructural, producto del abaratamiento del capital con respecto a la mano de obra y orientando entonces el sector a la producción de bienes con alta proporción de insumos importados.

Las principales y más grandes industrias de la zona, sin considerar las automotrices, empezaron a instalarse desde 1954. El impacto de las medidas con relación a la población y la actividad económica, en el período 1953-1960, indican 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.

Todo lo señalado con anterioridad muestra que el desarrollo dado en Arica es excepcional para lo que se venía dando en el país, lo que juega

un rol reforzador de esta dinámica, ya sea por los flujos migratorios, como por la demanda que procedía de otras regiones (Oyarzún, 1962).

Entre los años 1953 y 1958, la ciudad de Arica “desapareció fragmentada por la presión de los intereses, la fuerza expansiva del comercio, la avalancha de capitales, la erupción de negocios y de ganancia: Una gran ciudad nacía y necesitaba casas, comunicaciones, edificios públicos, urbanización, cultura y ciento de cosas más que no pasaban por la mente de los apesurados ciudadanos que vendían y compraban con frenesí” (Enciclopedia de Arica, 1972).

En términos económicos, al realizar un balance de los alcances de estas medidas de franquicias se puede señalar que en el año 1957 por el puerto de Arica se importaron 20.970.000 dólares en bienes y mercaderías. La cifra puede desglosarse en las siguientes partidas (Fuente: Sociedad de Fomento Fabril):

Partidas	US\$	%
Materias primas	1.036.000	4,9
Maquinarias diversas	433.000	2,1
Automóviles y camiones	802.000	3,8
Alimentos para la zona	197.000	0,9
Importaciones prohibidas en el resto del país	15.468.000	74,1
Varios	3.034.000	14,2
<b>Total</b>	<b>20.970.000</b>	<b>100</b>

Fuente: Sociedad de Fomento Fabril, 1971.

El monto de las mercaderías suntuarias internadas en Arica e introducidas

al resto del país por contrabando ascendió, según datos del año 1957, a una suma estimada en 25.000.000 de dólares. Según cifras, el porcentaje de mercaderías suntuarias importadas por Arica se mantiene constante y representa el 75% de las importaciones totales. Desde 1954 a 1957, Arica importó 32.000.000 de dólares aproximadamente en artículos de importación prohibida en el resto del país, de los cuales 15.500.000 corresponden al año 1957.

El régimen de exención de Arica ha significado para el Fisco, desde 1954 a 1957, lo siguiente:

- Exención de derechos de aduana, US\$ 44.151.469.
- Consumo de divisas, en artículos cuya importación estaba prohibida, US\$ 26.490.881.
- Evasión tributaria por el concepto de impuesto a las compraventas, US\$ 2.257.898.802.

Los datos basados en el informe emitido por la comisión de ingenieros designada por la Sociedad de Fomento Fabril señalaban que, respecto de la industria pesada, la exención ha favorecido la importación de los siguientes rubros:

Rubros	Cantidades
Rodamientos	60 kilos
Bombas de agua, motores diesel y semidiesel	220 unidades
Motores eléctricos	860 kilos
Maquinarias diversas	150 toneladas
Lapiceras	100.000 unidades
Cortaplumas	10 toneladas
Despertadores y otros relojes	6.5 toneladas
Papel toilette	3.5 toneladas

Fuente: Sociedad de Fomento Fabril, 1971.

## CONCLUSIÓN

Algunas de las consecuencias del DFL N° 303 nos llevan a considerar que la apuesta del Estado corresponde a una política de desarrollo regional, que se inserta en el Modelo de Desarrollo denominado Teoría de Polo de desarrollo; se pretende que el Desarrollo económico del Departamento sólo se puede llevar a cabo a partir de algunas actividades, las que en el caso de Arica están dadas por el estímulo al comercio.

Las actividades comerciales crearían efectos impulsores y multiplicadores; estos efectos permitirían crear una incipiente industrialización que sería la actividad motriz del desarrollo económico.

Con este polo de desarrollo se pretende basar el desarrollo del Departamento en la importación de insumos extranjeros, los que no sólo satisficieran las demandas de la población y comercio local, sino además se pretende crear una infraestructura necesaria para una posterior fase de desarrollo; esta nueva fase estaría dada por el mencionado proceso de industrialización. Este proceso de industrialización está inserto en la política de sustitución de importaciones aplicadas desde gobiernos anteriores al de Ibáñez, pero que no había sido llevada a la práctica en provincias, sólo había ocurrido en Santiago, dado que no se había considerado que para la creación de un proceso industrial inducido era necesaria la puesta en vigor de una serie de franquicias o excepciones que permitieran dicho proceso de industrialización en el resto del país.

Las políticas de desarrollo económico, aplicadas al Departamento de Arica durante los años 1952-1958, producen una concentración poblacional en la ciudad como nunca antes se había visto en el país, lo que trae como consecuencia correlativa el desarrollo y fortalecimiento de este sector del país, y junto a ello el desarrollo del sector comercio, servicio e industria.

Las franquicias otorgadas al comercio tenían un fuerte atractivo para la especulación, transacción de bienes suntuarios, altísimo nivel de importaciones que deriva en déficit de balanza comercial, sin embargo, a pesar del incremento de ingresos derivados del comercio; hacia el final de este período la población empieza a percibir problemas agudizados de infraestructura en la ciudad y, de un modo más general, percibía que las medidas dadas no habían cumplido con los objetivos, esperados en términos de bienestar de la población.

Por ello empezaron a gestarse en el Departamento, por parte de sus principales actores sociales, demandas por una organización diferente que atendiera los siguientes objetivos:

- Descentralizar los servicios públicos a fin de agilizar la solución de los problemas de la zona;
- Propiciar las exportaciones y fomentar el turismo;
- Permitir un desarrollo integral de Arica y afianzar una posición de soberanía.

La movilización de estos actores sociales locales culminará con la dictación de la Ley N° 13.039 que dio origen a la Junta de Adelanto de Arica (JAA).

## BIBLIOGRAFÍA

**Díaz A., Alfonso** (1998). Impacto del tratado de 1929 entre Chile y Perú en la estructura económica y social de Arica. *Rev. Temas Regionales*, año 5, N° 2. 1998. Universidad de Tarapacá. Arica.

**Enciclopedia de Arica** (1972). Ensayo de información general del Departamento. Editorial de Enciclopedias Regionales. Santiago.

**Galdames R., Luis et al.** (1981). Historia de Arica. Editorial Renacimiento. Santiago.

**Junta de Adelanto de Arica** (1974). (s/a).

**Oyarzún O., Alba** (1962). Estudio geográfico-económico del Departamento de Arica. Memoria para optar el título de profesor de Historia, Geografía y Educación Cívica. Universidad Católica de Chile (mimeograf.) Santiago.

**Podestá A., Juan** (2004). La invención de Tarapacá. Estado y desarrollo regional en Chile. Ediciones CAMPVS. Universidad

Arturo Prat. Iquique.

**Ríos B., Waldo y Pizarro P., Elías** (2000). Marginalidad y desarrollo en una región de frontera: una aproximación a sus actores. Ponencia presentada a las IX Jornadas de Historia Regional de Chile. Universidad de Tarapacá. Arica.

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

## FUENTES

Sociedad de Fomento Fabril, 1971.

- Diario *El Ferrocarril*, desde Arica (1930-1939).
- Diario *El Mercurio*, de Santiago (1953).
- Revista Zig-Zag, agosto, 1939. Ediciones 1.792 y 1.794, Santiago.

