
EFECTOS POLÍTICOS Y ECONÓMICOS DEL TRATADO DE 1929 ENTRE CHILE Y PERÚ EN LA CIUDAD DE ARICA (1930-1952)


ALFONSO DÍAZ AGUAD Y RAÚL BUSTOS GONZÁLEZ

RESUMEN

El presente artículo tiene por objetivo establecer el impacto económico y político, en la ciudad de Arica, del Tratado de Paz de 1929 firmado como consecuencia de la Guerra del Pacífico entre Chile y Perú, y que incorpora a esta ciudad definitivamente al Estado chileno. Para esto, se revisó la información aparecida en el Diario El Ferrocarril, en los periódicos La Gaceta y El Pacífico, a lo que se agrega estadísticas de censos, cifras económicas y la revisión de otras fuentes primarias y secundarias. Como resultado se puede establecer que el tratado de 1929 ter-

minó con las especiales atenciones a la zona de parte del Estado de Chile, generando una sensación de abandono en la población. Este contexto llevó a que las fuerzas políticas nacionales encontraran en Arica un nuevo espacio de desarrollo, empatizando con los postulados y propuestas locales. De esta manera, el tratado de 1929 habría unificado los postulados de los movimientos sociales y las consignas de los grupos políticos de izquierda. Sin embargo, esto se termina, ante la experiencia de las necesidades locales insatisfechas.

Introducción

 Durante la segunda mitad del siglo XIX, las relaciones de Chile con sus países vecinos se enmarcaron dentro de un contexto de antagonismos, lo que desencadenó el conflicto denominado 'Guerra del Pacífico' que enfrentó a Chile con la alianza Perú-Boliviana. El desenlace militar se resolvió a favor de Chile, modificando los límites fronterizos de estos tres países, que serán ratificados por tratados bilaterales entre Chile y Bolivia, y Chile y Perú. El Tratado de Ancón, firmado entre estos dos últimos países en 1883 (Bustos y Pizarro, 2016), establecía

que las provincias de Tacna y Arica pasaban a ser administradas por Chile durante un período de diez años, al término de los cuales debía realizarse un plebiscito que definiría la soberanía definitiva de ambas provincias. Este plebiscito no se realizó y mediante el Tratado de Paz de 1929 (Aguayo, 1989), Tacna quedó bajo soberanía peruana y Arica bajo soberanía chilena.

En términos generales, la presente contribución tiene por objetivo establecer el impacto del mencionado tratado de 1929 en la estructura económica y política de Arica, al ser incorporada esta ciudad en forma definitiva al Estado chileno, enmarcándose en los estudios de opinión pública. Para llevar a

cabo lo anterior se realizó una revisión de toda la información que a este respecto apareció en el Diario EL Ferrocarril, en La Gaceta y El Pacífico desde 1929 a 1952, además de la exhaustiva de otras fuentes primarias y secundarias.

Arica entre 1880 y 1929

Entre 1880 y 1929 Arica experimentó un profundo proceso de cambio, a raíz de la incorporación de la zona a dominio chileno, y la llegada de población proveniente de Chile central. Esto último, en virtud de la política de 'chilenización' que tenía como objetivo preparar las condiciones demográficas

PALABRAS CLAVE / Guerra del Pacífico / Movimientos Sociales / Opinión Pública /

Recibido: 23/01/1919. Modificado: 15/05/2019. Aceptado: 20/05/2019.

Alfonso Díaz Aguad. Licenciado en Historia, Ministerio de Educación y Cultura, España. Profesor de Historia y Geografía y Magíster en Historia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile. Doctor en Historia, Universidad Alcalá de Henares, España. Profesor, Universidad de Tarapacá, Chile. Dirección: Departamento de Ciencias Históricas y Geográficas, Universidad de Tarapacá. 18 de septiembre # 2222, Arica, Chile. e-mail: adiazaguad@gmail.com.

Raúl Bustos González. Profesor de Historia y Geografía, Magíster en Desarrollo Subregional y Doctor en Educación y Cultura en América Latina y Doctor en Educación. Académico, Universidad de Tarapacá. Chile. e-mail: rbgonzalez@academicos.uta.cl.

para lograr el triunfo en el eventual plebiscito que decidiría la suerte de Tacna y Arica, de acuerdo con lo acordado en el Tratado de Ancón.

Una de las primeras medidas tendientes a concretar esta política fue la promulgación de la Ley de Colonización, cuyo objetivo era impulsar la migración de familias chilenas a la zona para aumentar la cantidad de votantes en caso de realizarse el plebiscito y así, asegurar la posesión de las provincias en litigio.

Lo anterior desembocó en la ley N° 2.207 del 7 de septiembre de 1909, que estipuló los requisitos y obligaciones que debía cumplir el colono, además de los compromisos asumidos por el Estado como apoyo a las familias beneficiadas (Bustos y Pizarro, 2016). La promulgación de esta ley, la construcción del Ferrocarril Arica-La Paz y la explotación de las riquezas mineras de la zona permitieron que la población chilena aumentara considerablemente. Sin embargo, amén de las catástrofes naturales que continuamente la azotaban, operaban en Arica condiciones de insalubridad que provocaron el traslado de los servicios administrativos a la ciudad de Tacna, con el consiguiente perjuicio para Arica (Díaz y Bustos, 2018).

A esta precaria situación debía agregarse la extracción de aguas de pozos para el consumo de la población, la que era de pésima calidad: "...el agua que actualmente consume la población de Arica es la peor clase por composición y por ser extraída de pozos cavados en los patios de las propiedades..." (El Ferrocarril, 20 de septiembre de 1914: 2).

Las condiciones antes mencionadas propiciaron diversas enfermedades comunes en la época, tales como la epidemia bubónica, la tuberculosis, el tifus y el paludismo. Con la Convención de Washington de 1905 (Aguayo, 1989) surgió el imperativo de proteger los grandes puertos de navegación marítima. Las medidas apuntaban a mejorar las condiciones de salubridad "...de lo contrario ...los Estados Unidos impedirían el paso por el (Canal de Panamá) de buques y vapores procedentes de puertos chilenos y en especial de Arica, que es la salida de un ferrocarril internacional y que es el que necesita prontas medidas de saneamiento" (El Ferrocarril, 30 de junio de 1914: 2). Estos acontecimientos indujeron a que la autoridad decretara una serie de medidas para evitar la propagación de enfermedades y mejorar los servicios básicos para la población, tal como el perfeccionamiento de los estanques de agua potable

en el año 1901 (El Ferrocarril, 19 de junio de 1922: 2).

Por otro lado, una de las necesidades para el desarrollo de Arica era dotarla de una infraestructura adecuada. De ahí la necesidad de proponer la construcción de "...dos muelles con infraestructura de pilotes de concreto armado y, superestructura de acero" (El Ferrocarril, 6 de julio de 1914: 3).

La política de modernización que el Estado chileno implementó en esta zona tenía, entre otros, el objetivo de convencer a la población local de que lo que más les convenía para su desarrollo era aceptar y favorecer, con su eventual voto, los intereses del Estado chileno. En esos casi 50 años de presencia chilena en Tacna y Arica, el progreso que evidenciaron las provincias es un hecho, como lo es también la activa participación del Estado mediante obras públicas (Bustos y Pizarro, 2016). Sin embargo, las disputas diplomáticas se desarrollaban ante el convencimiento peruano de que perdería el plebiscito, por lo que favorecía un arbitraje, en tanto el gobierno chileno, contrariamente, planteaba como opción al plebiscito la negociación directa (Álvez e Irrazábal, 2000). El interés de Estados Unidos en mediar el conflicto, inspirado por el espíritu de solución pacífica de controversias que inspiraba el período de entre guerras, y la llegada al poder de Carlos Ibañez del Campo, que hizo temer por un rebrote nacionalista en Chile que imposibilitara un arreglo conveniente para ambas partes, propició la búsqueda de una solución definitiva al conflicto.

De esta manera, el 3 de junio de 1929, el representante de Chile firmó con el Canciller peruano, Pedro José Rada y Gamio, el Tratado y Protocolo Rada y Gamio-Figueroa Larraín. Las ratificaciones del Tratado fueron canjeadas en Santiago el 28 de julio de 1929 y ese mismo día se promulgó por medio de la Ley N°1.110, siendo publicada el 16 de agosto de 1929.

Sin embargo, el Tratado de Paz firmado en Lima en 1929, a partir del cual Arica pasó definitivamente a soberanía chilena, implica que todas las especiales atenciones que la Intendencia de Tacna recibía por parte del estado chileno disminuyesen considerablemente.

Arica y su incorporación definitiva al Estado chileno

A partir de 1929, la ciudad de Arica entró en un período de crisis, presionado por las condicionantes

locales y por la crisis económica que afecta al contexto internacional, como la depresión económica de 1929, que se unió a la crisis enfrentada por el comercio boliviano entre los años 1931 y 1932, la Guerra del Chaco entre 1932 y 1935, y la Segunda Guerra Mundial, que llevó a que Chile pierda gran parte de su potencial económico: el salitre, que era más costoso que el nitrato sintético producido en Alemania, lo que afectó particularmente a la zona en estudio, particularmente a través de masas de obreros salitreros que dejaron las oficinas y fueron a engrosar los contingentes de cesantes de las ciudades cercanas, como Arica.

La población ariqueña reaccionó a través de movimientos sociales organizados que fueron conducidos frecuentemente por las cámaras de comercio, cuya arma más efectiva era el paro general de actividades y que requerían de toda la comunidad, especialmente de los sindicatos y gremios, atraídos por la bandera del beneficio general de la región. Lo anterior refleja claramente una situación límite que en ningún caso dará visos de superación, pues meses más tarde el Banco Central de Bolivia tomó una medida que afectó directamente a la economía de Arica: "La Cámara de Comercio de Arica, en conocimiento que el Banco Central de Bolivia ha tomado la determinación de suspender hasta nueva orden toda venta de giros en pesos chilenos, ...se ha apresurado a poner este hecho en conocimiento de la Cámara Central de Comercio y de algunas personalidades de la capital para que la hagan llegar al conocimiento del Gobierno, indicando al mismo tiempo la gravedad y trascendencia que dicha moneda importa para el desarrollo de la poca vida comercial que le queda al puerto." (El Ferrocarril, 28 de octubre de 1931: 2).

Lo expresado en el párrafo anterior insinúa la manera en que el tratado de 1929 provocó un quiebre en el tradicional espacio de contacto económico y cultural del mundo andino, del que Arica formaba parte desde mucho antes aún de la llegada del europeo a estas tierras. Este quiebre es evidente desde la formalidad, aunque en la informalidad de lo cotidiano, los contactos se mantienen hasta nuestros días (Podestá, 2011).

La situación económica de Arica después del tratado de 1929 fue afectada por su lejanía geográfica con respecto a los centros abastecedores y productores del centro y sur del país. La excesiva distancia implicó el pago de altos fletes marítimos, lo que incidía directamente en el elevado precio que debía pagar el consumidor en Arica: "...la

mercadería que se encarga a Santiago, en el almacén de Arica, resulta recargada en un 35%, porque los fletes marítimos desde Valparaíso a Arica son más caros que desde Hamburgo a Arica ...el recargo práctico con respecto a Santiago sería en Arica de un 60 %...” (El Ferrocarril, 6 de enero de 1931: 2).

Algunos impuestos eran de aplicación exclusiva a Arica, como el mojonazgo, o peaje, y el derecho de importación de ganado del Perú. Estos impuestos encarecieron los artículos de primera necesidad y por ende “...el pueblo no tiene acceso a una fácil y barata alimentación.” (El Ferrocarril, 28 de enero de 1932: 3).

Otro de los problemas que afectó a la población ariqueña fue la explosión demográfica, profundizada por el cierre de las salitreras, que provocó una emigración masiva hacia los puertos como el de Arica. Este crecimiento poblacional trajo consigo la falta de viviendas. El municipio debió atender la población de cesantes, a la que había que asistir con vestuario y alimentación. Desafortunadamente, el presupuesto destinado para ello era escaso, lo que se refleja en “Peticiónes al Gobernador por el Comité Pro defensa Proletaria:

6) Aumentar a \$0,80 pesos en vez de \$0,30 pesos el aporte del gobierno para mantener a cada cesante.

7) Que en el reparto de víveres que hace el gobierno a algunos puertos del país, para ayudar a cesantes, se considere también a Arica...” (El Ferrocarril, 20 de noviembre de 1931: 3).

La Cámara de Comercio de Arica, en un memorial publicado el 12 de junio de 1931, expuso que la ciudad de Arica se mantenía casi exclusivamente del tránsito de productos desde y hacia Bolivia y Perú, los que se vieron afectados por las crisis internacionales, subrayando lo perjudicial del impuesto de mojonazgo. Frente a este planteamiento, un mes más tarde el ejecutivo emitió un decreto en el que suspendía el arancel aduanero en su frontera norte, lo que muestra que el Estado actuó con rapidez para solucionar un problema que afectaba a la ciudad de Arica, y por lo tanto no podría hablarse en este caso de indiferencia frente a los planteamientos de la Cámara de Comercio (Altamirano, 1993).

Sin embargo, Arica experimentó un grave desabastecimiento en 1932. En consecuencia, el congreso prodefensa contra la crisis de Arica, elevó una serie de peticiones al Presidente, que se resumían en tres puntos: “ a) rebaja de los alquileres, b) la libre internación de

ganado de Tacna, para el consumo exclusivo de Arica y, c) la cesión a la Municipalidad de la explotación de las guaneras de la isla del alacrán.” (El Ferrocarril, 24 de agosto de 1931: 3).

Efectos económicos del Tratado de 1929

Arica es una zona desértica donde la geomorfología de la región dificultaba el contacto con otras localidades, complicando la construcción de caminos. La única forma de comunicarse con Arica en los primeros años de la década de 1930 era por vía marítima y aérea. El deficiente estado de los caminos hacia el interior del departamento también era un gran problema. Es así que esa década se va a caracterizar por una serie de demandas por parte de la población hacia las autoridades centrales.

Entre los anhelos de la provincia estaba el poseer una línea férrea que la pusiera en contacto con el sur del país. A pesar de que ya existían proyectos que databan de 1914, para construir o extender la línea férrea del Sistema Ferroviario Longitudinal hasta Arica, a 1932 dicho proyecto aún no se concretaba. La solicitud se basaba en que permitía unir a Arica, por primera vez por vía terrestre, con una localidad chilena, dado que Arica sólo mantenía contacto directo con dos ciudades extranjeras de diferente nacionalidad (Tacna y La Paz):

“...El departamento ocupa una situación única, en el aspecto económico, con respecto al resto del país. ...Depende hasta ahora casi exclusivamente del movimiento de tránsito a Bolivia por el ferrocarril de Arica a La Paz, ...la vida del ferrocarril y la del resto del Departamento están supeditadas a la realidad del otro país.” (El Ferrocarril, 25 de julio de 1934: 2).

En cuanto al intercambio comercial con Bolivia, en 1921, antes del tratado de 1929, las exportaciones de Bolivia a través del ferrocarril Arica-La Paz alcanzaban la cifra (en oro de 18 peniques) de \$5.116,870 y los productos bolivianos exportados por el puerto alcanzaban los \$27.351,048. Por su parte, la importación a Bolivia por el mencionado ferrocarril alcanzaba los \$11.057,931, equivalente a 268,083 bultos con un peso total de 7.200 toneladas (Varas, 1922).

Es así que el contacto con el sur de Chile permitiría que Arica estuviese abastecida de los productos provenientes de la zona sur. Para reforzar y hacer más expedita esta comunicación se atendió a la reparación del muelle (El Ferrocarril, 24 de agosto de 1937: 3). El puerto fue una preocupación siempre

presente en pos de la mejora de la situación económica de la ciudad: “...la imposición de leyes de tributos, por más justo que sean, sólo sirven para colocar a nuestro puerto en situación desventajosa frente a su tradicional competidor: Mollendo, que también atiende el tránsito internacional a Bolivia.” (El Ferrocarril, 25 de julio de 1934: 2).

El aislamiento que vivía la comunidad local se reflejaba, entre otros aspectos, en la falta de productos de primera necesidad. Estos productos en cierta medida estaban siendo traídos desde Tacna y se vendían a precios especulativos, como ocurría con la leche condensada, arroz y azúcar. Es sintomático que la llegada de mercancías desde Tacna a la ciudad de Arica, experimentó una merma posterior a la firma del tratado de 1929. Según fuentes citadas por Panty (2018), antes de este tratado las mercancías llegadas a Arica desde Tacna llegaban a 490 toneladas, disminuyendo en 1931 a menos de la mitad.

Las causas principales de la escasez de los artículos de primera necesidad eran (La Gaceta, 16 de agosto de 1951: 2): “- Falta de un servicio regular de barcos de cabotaje hasta nuestro puerto.

- Las tarifas de lanchaje, muellaje, etc., hacen que Arica sea uno de los puertos más caros del país para la movilización de la mercadería desde los barcos hasta las bodegas del comercio, por lo que es alto el precio que fija el Ministerio de economía...”

- Limitadas cuotas asignadas a Arica de artículos básicos, faltando por cubrir muchas necesidades.

- Falta de firmas mayoristas.

- Escaso crédito que disponen los comerciantes minoristas.”

En el censo económico nacional de 1943 se estableció que había dos actividades de las cuales vivía aproximadamente el mismo número de personas en la provincia de Arica: la agricultura, con 27,7% y el comercio, crédito y servicios con un 27,5%.(Keller, 1946). En cuanto a las posibilidades de la agricultura, las peticiones giraban en torno al proyecto de irrigación para los valles de Azapa y Lluta: “El Supremo Gobierno ya está interiorizado de la necesidad de las obras de irrigación, con anterioridad ya ha destinado fondos para la construcción de diversas obras como el tranque de Caritaya y de Pachica... Pero es mucho lo que queda aún por hacer... Las cámaras no resuelven nada” (El Ferrocarril, 7 de septiembre de 1937: 3).

Sin embargo, no todas estas medidas contaban con el apoyo de

la opinión pública: "...hicimos presente al Sr. Ministro de Fomento... el ningún beneficio que daría en Arica la construcción del tranque de Caritaya, ...es sólo una construcción a favor de una determinada firma..." (El Ferrocarril, 28 de enero de 1932: 4).

No hubo respuestas favorables de parte del gobierno y solo en 1937 se destinarían 300.000 pesos para realizar los primeros estudios relacionados a la irrigación del valle de Azapa. Posteriormente, el proyecto de regadío fue nuevamente presentado en la Cámara de Diputados, pero no se obtuvo resultados positivos hasta la década del sesenta.

En cuanto a la minería, su acento estuvo en la década del '30, en su potencial azufrero, pero el gobierno central no incentivó su producción. Así, las posibilidades de su explotación en Arica estuvieron coartadas por la carencia de inversión para la construcción de caminos que permitieran el acceso a los yacimientos. Los mineros de Arica constituyeron la 'Asociación de Mineros' para solicitar al gobierno la ayuda material para la construcción de caminos y préstamos para la explotación de los yacimientos mineros de la región. Esta Asociación presentó un proyecto que pretendía construir vías de comunicación que pondría en contacto con la costa

"...En tiempos normales, el mundo consume aproximadamente 3.000.000 (millones) de toneladas de azufre ...Chile ha exportado el año último, 11.000 (mil) toneladas de azufre, o sea, lo que el mundo consume en un día y medio, siendo Chile el país que probablemente tenga la más alta ley, pero que ha sido mal aprovechado ...entre los más importantes... (están) las solfateras de Cosapilla en el Departamento de Arica, cerca del Ferrocarril Arica a La Paz. ... Posee riqueza abundante, además sus cerros no son muy nevados, por lo tanto de fácil trabajo... Cuenta además con los otros recursos: agua de buena calidad, greda y piedra para construcciones, etc. ...Para su explotación, bastaría construir buenos caminos mineros para el transporte en camiones, o construir un ramal de ferrocarril hasta las solfateras... Según estimación de personas entendidas; los caminos no costarían más de 300.000 (mil) pesos." (El Ferrocarril, 25 de agosto de 1933: 2).

No es de extrañar, entonces, que don Mario Acuña, consejero del Instituto de Fomento Minero e Industrial de Tarapacá, hiciera una enérgica defensa de los intereses de Arica en la que "...reclamó por el abandono que se tiene a Arica, siendo que es una zona de

una gran riqueza minera e industrial ... Mientras en Iquique, prosiguió, se invierte en la construcción de un ferrocarril de quince millones de pesos y materiales avaluados en 50 millones de pesos, para Arica sólo se han destinado ciento cincuenta mil pesos para los caminos de Cosapilla y Guallatire; mientras en Iquique se han colocado prestamos mineros e industriales por cerca de un millón de pesos, en Arica sólo se han colocado ciento veinte mil pesos." (El Ferrocarril, 15 de mayo de 1936: 1).

Las vehementes palabras de don Mario Vicuña nos muestran que a la percepción de crisis en Arica se agregó la de injusticia frente a la inversión económica que se realizó en esta ciudad, en relación a las provincias vecinas. En este estado de cosas, el Puerto Libre aparecía como la única tabla de salvación, por muchas razones, como el abaratamiento de los costos y el impulso económico definitivo. Además: "...con declarar Arica Puerto Libre, se consolidará su chilenezación definitiva... contribuiría, no sólo a suavizar y hacer desaparecer asperezas internacionales, sino a crear un ambiente de concordia y de paz con los países vecinos" (El Ferrocarril, 16 de junio de 1933: 2).

Una última y contundente argumentación para declarar a Arica Puerto Libre, fue el proyecto elevado al gobierno por el Comité de Defensa de Arica, a fines de 1933:

"...Considerando:

I- La falta de vida propia y de fuentes de trabajo que permitan a los ariqueños obtener los recursos indispensables para satisfacer las necesidades en una forma que le permita arraigarse en la región;

II- La situación geográfica del Departamento de Arica, fronterizo a dos naciones y aislado del resto del territorio nacional.

III- El subido costo de vida en esta región.

IV- Los exiguos derechos por internación que percibe el Fisco en este puerto.

V- Que por los tratados internacionales está estipulado que los productos se internen a Bolivia o a Perú están exentos del pago de derechos.

VI- Que el Supremo Gobierno gravaría su presupuesto en una pequeña suma de dinero al no recibir los derechos de Aduana de Arica y que en cambio, con el aumento de la riqueza y actividades comerciales, obtendría una mayor entrada por el capítulo de impuestos y contribuciones varias.

VII- Que el movimiento de mercadería en tránsito a Bolivia es la mayor fuente de entrada para Arica (...).

X- Que como una de las formas posibles de traer a éste, bienestar económico para la región sería declarar a Arica Puerto Libre; y

XI- Que esta medida no iría en perjuicio de la industria y agricultura nacional, dada la pequeña cuota que corresponde a Arica como consumidor; (así se solicita) declarar a Arica Puerto Libre..." (Diario La Gaceta, 11 de julio de 1940: 1).

Por otro lado, otro de los elementos que atentaban contra el progreso durante el período en estudio en Arica, era la problemática de la calidad de las viviendas. En el año 1933 "...la escasez de habitaciones, especialmente, para la clase obrera obligó a la municipalidad (a) dar facilidades para que pudieran instalarse doscientas ochenta y una familias, las que actualmente viven en condiciones lamentables de higienes y que solamente el clima benigno de la zona ha librado que esta población sea devastada por epidemias, debido a que carecen de agua y desagüe." (El Ferrocarril, 21 de mayo de 1937: 3).

La falta de los servicios de agua potable y alcantarillado era otro de los problemas graves que presentaba la ciudad, por ello una de las medidas que las autoridades decretaron fue la habilitación de un camión especial para efectuar el servicio de aguas servidas en las poblaciones que carecen de alcantarillado "...pues los habitantes arrojan hasta ahora las aguas servidas a la vía pública, con perjuicio a la salubridad general" (El Ferrocarril, 19 de febrero de 1938: 2).

De hecho, el regidor Luis Contreras denunció la situación "...refiriéndose al clamor general que existe en la población sobre las deficiencias que se advierten en los servicios de agua potable de nuestra ciudad, especialmente en algunos sectores que por las tardes quedan materialmente privados de este elemento indispensable..." (El Ferrocarril, 9 de agosto de 1934: 4).

La construcción de un matadero, una escuela, la pavimentación de algunas calles y la iluminación del antiguo aeropuerto, fueron escasamente las grandes obras que se habían invertido en la ciudad en los primeros años desde el Tratado de Paz con Perú. Además, se comienza a arreglar el Teatro Nacional de Arica y se había construido un estadio. Pero la necesidad más básica de la comunidad era la construcción de poblaciones obreras.

Una de las obras que se había cristalizado para los obreros de la ciudad a fines de la década del '30, fue el inicio de la construcción del Colectivo Obrero, una de las obras más esperadas por los obreros cesantes, ya que así podrían contar con sus propias viviendas. Sin embargo, la ciudad presentaba a inicios de la década del '40 la evidente falta de viviendas. Las autoridades estaban conscientes de que ello no era solo un problema local, sitio también de la zona norte.

Durante muchos años se había luchado por tratar de adquirir terrenos fiscales para habilitar poblaciones y recién a finales de los '40 se daba esta posibilidad. Pero no bastaba con los terrenos si no había solución para los elementos básicos de un barrio como el alumbrado, el agua potable y la pavimentación de las calles. Un par de meses después se formó el "Frente Pro Defensa de la Vivienda Popular", cuyo fin era solucionar la problemática de la escasez de viviendas.

Otra de las obras que siempre estuvo presente para las autoridades fue la construcción de escuelas, porque habían pasado ya 11 años de la inauguración de la escuela Municipal y todavía se tenía el problema de la falta de locales escolares: "...se derrumbó una muralla en el antihigiénico y destartado edificio que ocupa la escuela N° 14. Mientras en otros puntos del país se construyen grupos escolares, en Arica la escuela Superior de Niñas desde hace años no cuenta con edificio para su funcionamiento y existe peligro de que otro local cierre sus puertas..." (El Ferrocarril, 10 de abril del 1937: 2).

En lo que se refiere a la población cabe destacar que, entre 1885 y 1930, el incremento de población del departamento de Arica alcanzó el 140%. No obstante, entre los años 1930 y 1943, esta disminuyó. Se calcula que entre 1931 y 1943 emigraron de Arica 2.849 personas de una población total de 20.000 personas (Altamirano, 1993). Estos indicadores de población nos muestran claramente una crisis dentro de la ciudad en estudio.

Lamentablemente no existen índices específicos en cuanto a las actividades económicas para la década del '30, pues el primer censo económico en Chile se realizó en 1943 (Altamirano, 1993). Según este censo, las dos actividades económicas más importantes en Arica eran la agricultura y el comercio, con el 55% de la ocupación laboral. Le siguen los servicios con un 20% y la industria con un 16%. Sumando estas cuatro actividades se llega a un 90% de la fuerza laboral.

Los problemas en el rubro agrícola y con Bolivia, que representaba la gran mayoría de la actividad comercial local, y esto además afectó al ferrocarril Arica-La Paz, cuya maestranza era la gran industria de Arica, explican fácilmente la percepción de abandono de la opinión pública de esta ciudad, pues el 70% de la fuerza laboral se vio afectada por esta situación.

La consideración de los elementos mencionados como las determinantes de la realidad que vivía la ciudad entre los años 1930 y 1953 fueron transformando los problemas en demandas que establecieron los parámetros para que los diferentes entes sociales y políticos conformaran todo un movimiento social local.

Efectos políticos del Tratado de 1929

Al Tratado de 1929 le sucedió un proceso de integración política que se manifestó en el interés que mostraron los partidos políticos tradicionales de extender su clientelismo electoral a este nuevo espacio político. Esta participación política se ejemplifica en la primera elección a la que asiste la ciudadanía ariquiteña, en 1930, la que buscó escoger a un diputado que integraría el congreso termal, designado en una hábil maniobra política de Carlos Ibáñez del Campo, para tener un parlamento a su favor. Así, Arica fue el único lugar de Chile en que se realizaron elecciones, como un claro gesto simbólico de participación política.

Era necesario, una vez incorporada la nueva frontera político-administrativa de la nación, dotarla de representatividad política y con ello comienza una nueva etapa del devenir de Arica. El Partido Radical Socialista se manifiesta como el más representativo de la región, ya que en las primeras elecciones a senadores y diputados, en 1932, logró una amplia mayoría. Sin embargo, lo más interesante que demuestra el sector es la iniciativa de encabezar una serie de manifestaciones durante la década del '30, como la formación del Comité Pro Defensa de la Crisis y el Comité Pro Resurgimiento de la Crisis. Los planteamientos del sector radical apuntaban directamente a declarar Puerto Libre a la ciudad como única forma de salir de la postración.

La conformación del Comité Pro-Resurgimiento de Arica, constituido como tal el 5 de febrero de 1932, no fue un hecho aislado; obedeció a una dinámica social que en ese momento embargaba a los puertos más importantes

del Norte Grande, ante una evidente crisis económica. Como señala Castro (2005), al comparar los planteamientos regionalistas de iquiqueños y ariquiteños, se percibe las enormes semejanzas en estas posturas a la hora de impulsar áreas comercial-productivas estratégicas. En estos términos, la aspiración del Comité Pro-resurgimiento de Arica, de que esta ciudad fuera un Puerto Libre, que tuviera un ferrocarril que lo uniera al resto del país y que se irrigara el valle de Azapa para sostener una actividad agrícola de gran escala, daban forma a un proyecto de desarrollo regional (Castro, 2005).

El diputado Sr. Cañas Lira, de Santiago, argumentó que el representante de Arica estaba en un error "...al decir que en la opinión pública tuvo aceptación la idea de dejar a Arica como Puerto Libre. Según el informe que ha dado el Sr. Superintendente de Aduana, esto es contrario al interés nacional, y aún a los propios intereses de Arica. Esta propaganda la están haciendo, precisamente, los comerciantes peruanos que están establecidos en Arica..." (El Ferrocarril, 1 de mayo de 1931: 4).

La respuesta negativa de las autoridades centrales hizo exasperar a los habitantes de Arica, más aún si se tenía en cuenta que Punta Arenas, hacia 1933 ya lo poseía. El diputado por Arica, Sr. Arellano expuso en el Congreso que: "Arica desea ser declarada Puerto Libre, en la misma forma, que lo fue recientemente Magallanes, pues se encuentra en la misma situación. Esta medida daría gran impulso a todas las actividades de esa región, la que actualmente desarrolla una vida lánguida (esto lo formula) como una petición a nombre de todos los habitantes de Arica..." (El ferrocarril, 18 de mayo de 1933: 1).

Un elemento que sirvió de paliativo para la crítica situación de Arica fue el tratado comercial firmado entre Chile y Perú en marzo de 1934 (Aguayo, 1989). Este importante convenio, lamentablemente, tenía un período de duración de dos años y medio, pudiendo ser prorrogado dos veces, por lo tanto no implicaba una solución definitiva para la crisis de Arica.

Para las elecciones presidenciales de 1938, el trabajo realizado por el radicalismo en la ciudad fue importante para lograr que ganase Pedro Aguirre Cerda. En 1936 habían formado el Frente Popular de Arica, con el objetivo de adherirse al movimiento nacional y llamar a todos los trabajadores de Arica para robustecer y vitalizar, en conjunto, la acción de Frente Popular en este puerto. Con base en estos objetivos

comenzaron a trabajar y lograron que la ciudad de Arica se sumara al triunfo del Frente Popular. Pedro Aguirre Cerda obtuvo 1.154 votos, mientras que Gustavo Ross obtuvo 618 votos, de un total de 2.061 sufragios (Aguayo, 1989). La visita del presidente Aguirre Cerda fortaleció más el poder de radicalismo en la ciudad.

La situación que vivía Arica fue bastante difícil y por tanto permanecieron los reclamos y las denuncias en contra de las autoridades por la falta de soluciones concretas y rápidas: "...se han oído críticas desfavorables al conocerse por la prensa, que el Supremo Gobierno, dentro del plan de obras públicas, ha destinado crecidas sumas de dinero para extensión de esta clase de servicios en otras zonas, sin tomar en cuenta a Arica. Este mismo hecho ha sido comentado en corrillos, en el sentido que el gobierno se desentiende de Arica, que no se lleva a efecto ninguna obra pública en el departamento, argumentando sobre la suerte futura de Arica, con vistas a la entrega del departamento a Bolivia... (de realizarse las obras) fuera de atenderse a una elemental y sentida necesidad, se hará una obra de alta política nacional. Abraham Medina N. Alcalde." (La Gaceta, 21 de enero de 1944: 4).

No obstante, nuevamente Arica ratificó al representante del Frente Popular el año 1946, y con ello logra su tercer presidente consecutivo. Sin embargo, la crisis que seguía sufriendo la ciudad, reflejada en problemas tales como la falta de vivienda, problemas de higiene y falta de recursos de primera necesidad, no se estaban resolviendo y, por tanto, las promesas políticas se debían pagar en las próximas elecciones presidenciales. Así, la comunidad de Arica le dio la espalda al radicalismo por tantas promesas incumplidas y logró el triunfo de un candidato de derecha. Pero a nivel nacional el triunfador y nuevo Presidente de Chile se llamaba Carlos Ibáñez del Campo, quien en dos ocasiones postuló a presidente de la República y en ninguna de ellas ganó en Arica. Sin embargo, le dio a esta ciudad, en 1953, el anhelo que durante muchos años le fue esquivo, convertir a Arica en Puerto Libre.

Conclusiones

Después de haber efectuado un análisis de lo aparecido en la prensa local y de otras fuentes consultadas, podemos llegar a una serie de conclusiones.

En primer lugar, la eventualidad del plebiscito que estableció el Tratado de Ancón en 1883 hizo, como

se mencionó, que la autoridad chilena impulsara un vasto plan de desarrollo urbano como vial. Luego, el Tratado de Lima de 1929, fecha del inicio de la incorporación de Arica a Chile, coincide con el comienzo de una crisis mundial, que marcó el estancamiento social y económico en que Arica se vio sumida a partir de entonces. Las obras del primer período se traducen ahora en aspiraciones insatisfechas y éstas en peticiones al Gobierno.

Se puede percibir que el tratado de 1929 eliminó gran parte de los conflictos entre chilenos y peruanos, sirviendo para que, a partir de ese momento, se acercaran ambos países y especialmente las ciudades de Tacna y Arica. En cuanto a la relación con Bolivia, este país no miró con buenos ojos el tratado de 1929 y, por tanto, a pesar de que también experimentó una crisis económica, a partir de 1931 tomó a su vez medidas políticas que afectaron directamente a la ciudad de Arica.

Por otro lado, el tratado de 1929 produjo la sensación en la opinión pública de la ciudad de que, una vez que esta pasó en forma definitiva a Chile, el gobierno se despreocupó de esta provincia, que se encontraba a más de 2.000 km de los centros abastecedores de productos de primera necesidad y de los centros de decisión política nacional. Este hecho, unido a la crisis económica internacional, produjo un impacto negativo mucho más fuerte que en otras provincias de Chile.

El contexto descrito llevó a que las fuerzas políticas de escala nacional encontraran en Arica un nuevo espacio para su desarrollo, generando identidad con los postulados y propuestas locales, encabezadas hasta ese entonces por los movimientos sociales de raigambre eminentemente regional, que permanentemente protagonizaron las peticiones y propuestas de desarrollo remitidas al gobierno central.

La naturaleza de los movimientos sociales y el carácter vulnerable de la mayoría de la población de Arica llevó a que la ciudad orientara sus primeros pasos de participación política hacia las propuestas de izquierda. De esta manera, el impacto del tratado de 1929 habría incidido en el desarrollo político posterior en la ciudad de Arica, unificando los postulados de los movimientos sociales y las consignas de los grupos políticos de escala nacional. Sin embargo, este apoyo terminó, ante la experiencia de las necesidades locales insatisfechas y el convencimiento de que las aspiraciones locales presentan claro antagonismo con lo que el gobierno central señala como 'interés nacional'. Sin embargo, la

situación cambió a partir de 1953, iniciando otra etapa de la historia de Arica, tal vez la más recordada y añorada por los antiguos ariqueños: el puerto libre.

AGRADECIMIENTOS

Esta contribución es el resultado del Proyecto Mayor de Investigación Científica y Tecnológica de la Universidad de Tarapacá n.º 5756/17 'Inmigrantes italianos en un periodo en conflicto: mecanismos de integración en el extremo norte de Chile'.

REFERENCIAS

- Aguayo M (1989) *Arica entre los Años 1880-1940. Progreso y Marginalidad*. Tesis. Universidad de Tarapacá. Chile. 280 pp.
- Altamirano V (1993) *Estudio de la Realidad Socioeconómica de Arica a través de la Opinión Pública 1930-1940*. Tesis. Universidad de Tarapacá. Chile. 205 pp.
- Álvez A, Irrarrázaval A (2000) El plebiscito sobre el destino de Tacna y Arica como solución jurídica a un conflicto bélico. El aporte de Federico Puga Borne. *Rev. Estud. Hist. Juríd.* 22: 193-212. <https://dx.doi.org/10.4067/S0716-54552000002200009>
- Bustos R, Pizarro E (2016) "Chilenizando" chilenos: Notas para el estudio de la Normalización de Arica (1880-1929). *Tiempo y Espacio* 66: 217-233.
- Castro L (2005) Los ariqueños, el desarrollo regional y las propuestas del comité pro-resurgimiento de Arica, 1932. *Diálogo Andino* 25: 77-99.
- Díaz A, Bustos R (2018) Salud e higiene en el extremo norte de Chile: la labor realizada por las hijas de Santa Ana y el Dr. Juan Noé Crevani en Arica (1898-1953). *Dilem. Contemp. Educ. Polit. Valores* 6 (1) Art. 60. 19 pp. <http://www.dilemascontemporaneoseduccionpolitica.yvalores.com>
- Keller C (1946) *El Departamento de Arica: con 174 Cuadros Estadísticos, 3 Planos, 30 Figuras Gráficas y 100 Fotografías*. Ministerio de Economía y Comercio. Santiago, Chile. 334 pp.
- Panty C (2018) Tacna en la coyuntura de 1929-1934. *Vida Hist.* 5(7): 34-55.
- Podestá J (2011) Regiones fronterizas y flujos culturales: La peruanidad en una región chilena. *Universum* 26: 123-137. <https://dx.doi.org/10.4067/S0718-23762011000100008>
- Varas C (1922) Tacna y Arica bajo la soberanía Chilena. La Nación. Santiago, Chile. 320 pp.
- Prensa de la época:**
- Diario El Ferrocarril de Arica, Chile. Años 1914-1938. Fondo Histórico Alfredo Wormald Cruz. Biblioteca Central de la Universidad de Tarapacá. Arica, Chile.
- Diario La Gaceta, Chile. Años 1940-1952. Fondo Digital Prensa Ariqueña (Reservado): Archivo Histórico Vicente Dagnino Oliveri. Universidad de Tarapacá. Arica, Chile.
- Fuentes de Archivo:**
- AHVDO (s/a) Serie Intendencia de Tacna. Vols. 39, 88, 98 y 247. Archivo Histórico Vicente Dagnino Oliveri. Universidad de Tarapacá. Arica, Chile.

POLITICAL AND ECONOMIC EFFECTS OF THE 1929 TREATY BETWEEN CHILE AND PERU IN THE CITY OF ARICA (1930-1952)

Alfonso Díaz Aguad and Raúl Bustos González

SUMMARY

This paper aims to establish the economic and political impact, in the city of Arica, of the 1929 Peace Treaty signed as a consequence of the Pacific War between Chile and Peru, and that definitely incorporated this city into the Chilean State. For this, the information appeared in the daily journal El Ferrocarril and in the newspapers La Gaceta and El Pacífico was revised, to which are added statistics of censuses, economic figures and the review of other primary and secondary sources. As a

result, it can be established that the 1929 treaty ended with the special attention given to the area by part of the State of Chile, generating a sense of abandonment. This context led the national political forces to find in Arica a new development space, empathizing with the local postulates and proposals. In this way, the treaty of 1929 would have unified the postulates of social movements and the slogans of left-wing political groups. However, this is over, given the experience of unmet local needs.

EFEITOS POLÍTICOS E ECONÔMICOS DO TRATADO DE 1929 ENTRE O CHILE E O PERU NA CIDADE DE ARICA (1930-1952)

Alfonso Díaz Aguad e Raúl Bustos González

RESUMO

Este artigo visa estabelecer o impacto econômico e político, em cidade de Arica, do Tratado de Paz de 1929, assinado em consequência da Guerra do Pacífico entre o Chile e o Peru, em que esta cidade é definitivamente incorporada ao estado chileno. Para isso, o relatório no jornal El Ferrocarril, no jornal La Gaceta e Pacífico, a que as estatísticas do censo acrescenta, os dados econômicos e a revisão de outras fontes, primárias e secundárias. Como resultado, pode-se estabelecer que o tratado de

1929 terminou com a atenção especial dada à área por parte do Estado do Chile, gerando um sentimento de abandono na população. Esse contexto levou as forças políticas nacionais a encontrarem em Arica um novo espaço de desenvolvimento, com empatia pelos postulados e propostas locais. Dessa forma, o tratado de 1929 unificaria os postulados dos movimentos sociais e os slogans dos grupos políticos de esquerda. No entanto, isso acabou, dada a experiência de necessidades locais não atendidas.