

LEGALIDAD, COMERCIO Y EL ESTADO BOLIVIANO EN SUS FRONTERAS DURANTE EL PERÍODO LIBERAL, 1900-1920

LEGALITY, TRADE AND THE BOLIVIAN STATE ON ITS BORDERS DURING THE LIBERAL PERIOD, 1900-1920

Nancy Egan*

Este trabajo examina la fragmentación del Estado boliviano por medio de una mirada acerca de las dinámicas fronterizas que se dieron a finales del siglo XIX y comienzos del XX. En su búsqueda de construir un Estado centralizado, las zonas de frontera con Chile, Perú y Argentina eran consideradas por los políticos liberales bolivianos como espacios anárquicos. Sin embargo, más que una ausencia, encontramos en estas zonas una fragmentación extrema de la estructura estatal en distintos niveles administrativos, los que contaron con una cierta autonomía y respondieron a sus propios intereses y agendas políticas. Durante un momento clave para la consolidación del Estado liberal boliviano, en el que se firmaron numerosos tratados internacionales y se construyeron las principales líneas de ferrocarriles, las tensiones provocadas por esta fragmentación y multiplicidad de intereses confluyeron en marginalizar las poblaciones indígenas de los circuitos comerciales preexistentes. Analizaremos aquí tanto las tensiones y conflictos que surgieron entre los distintos niveles estatales como los impactos que tuvieron las reformas liberales en la actividad comercial en manos de la población indígena.

Palabras claves: Bolivia, época liberal, Estado, fronteras, poblaciones indígenas.

This article examines the fragmentation of the Bolivian state by analyzing the dynamics present in border regions at the end of the nineteenth century and the start of the twentieth. In their push to construct a centralized state, the zones along the border with Chile, Peru, and Argentina were considered by liberal politicians to be anarchic spaces. However, more than an absence of the state, this research points to an extreme fragmentation of state institutions. Each of these maintained an autonomy degree and responded to their interests and political agendas, to the detriment of desires for exclusive national power. During this key moment in the consolidation of the Bolivian liberal state, including the signing of numerous international treaties and the construction of the principal railroad lines, these dynamics and the multiplicity of interests combined to marginalize indigenous populations from preexistent commercial circuits effectively. The research presented here analyzes the tensions and conflicts emerging from the clash of different state levels and the impact and repercussions of these liberal reforms on the commercial and economic activity in the hands of local indigenous populations.

Key words: Bolivia, Liberal Period, state formation, borders, indigenous populations.

Introducción

A fines del siglo XIX y principios del XX, muchos líderes nacionales sudamericanos consideraban que el crecimiento de sus países y la consolidación del liberalismo dependían de la construcción de un Estado moderno y la aplicación de nuevas tecnologías. Esto era particularmente cierto en el contexto internacional en el que la creciente demanda de materias primas venía transformando las economías latinoamericanas. Los ferrocarriles, las reformas fiscales y la reorganización o la creación de las instituciones estatales ocuparon un lugar central en esta agenda de desarrollo.

En varios países, estas reformas implicaron la definición, el control y el fortalecimiento de las fronteras nacionales con el fin de garantizar los ingresos de aduanas y el acceso a los puertos y mercados internacionales. En Bolivia, estas reformas resultaban más urgentes debido a la condición mediterránea del país tras la Guerra del Pacífico. Todos los planes para el desarrollo de la red ferroviaria, y por esta razón, para el crecimiento de las industrias de exportación, requerían una previa negociación con las naciones vecinas y la resolución de los conflictos fronterizos. Sin embargo, los objetivos del proyecto de desarrollo nacional encarados por los gobiernos liberales bolivianos

* UE CISOR, CONICET, Universidad Nacional de Jujuy. Correo electrónico: nancyegan1@gmail.com

no se limitaron a las fronteras externas del país y a la macroeconomía. La agenda incluía también desconocer el liderazgo de las comunidades indígenas y desposeerlos de sus tierras (Platt, 1984), al mismo tiempo la industrialización de la minería priorizaba el crecimiento de ciertas regiones por encima de otras (Klein, 2003).

En este trabajo exploraremos distintos aspectos del proyecto nacional encarado por los gobiernos liberales bolivianos en relación con las dinámicas sociales y económicas que tuvieron lugar en las regiones fronterizas. Tomaremos como área de estudio el corredor económico que se extiende entre las ciudades de Arica y Tacna (Chile), y la provincia de Pacajes y la ciudad de Corocoro (Bolivia), durante las primeras dos décadas del siglo XX, período de intensa construcción de ferrocarriles y reorganización de las fronteras. Haciendo un contrapunto entre lo que sucedía antes y después de la puesta en servicio del ferrocarril Arica-La Paz, nuestro análisis será abordado en tres perspectivas diferentes. En primer lugar, examinaremos tanto los registros aduaneros como la correspondencia de los funcionarios de la Intendencia de Tacna. Seguidamente, contrastaremos las visiones acerca de las fronteras y el comercio transfronterizo por parte de las autoridades y funcionarios presentes en la frontera con aquellas otras circunscriptas al municipio minero de Corocoro. Por último, examinaremos las políticas nacionales que se implementaron en las regiones de frontera en relación con las dinámicas comerciales. El análisis de las tensiones que existieron entre los distintos niveles del Estado y las poblaciones en la región nos permitirá comprender la fragmentación que tuvo el poder estatal durante este período. Estos conflictos subrayan el carácter borroso y subjetivo de las categorías utilizadas para describir el tráfico transfronterizo, como la distinción entre “legal” y “contrabando” (Roitman, 2006). Sin embargo, a pesar de esta complejidad, nuestro análisis sugiere que las políticas del Estado reforzaban una división étnica en la economía, con el resultado de la profundización de las desigualdades adentro de la economía.

El corredor económico entre Bolivia, Chile y Perú

El corredor que se extiende desde la costa del Pacífico, específicamente las ciudades de Arica y

Tacna, hasta el altiplano, es un circuito de intercambio de objetos, personas e ideas con raíces históricas que se remontan a la época prehispánica. Con la conquista española, la región y sus habitantes fueron integrados en los circuitos comerciales vinculados con la producción y exportación de plata, siendo escenario de profundas transformaciones territoriales y poblacionales. Tras la independencia, las jurisdicciones regionales son redefinidas para devenir fronteras nacionales. Los conflictos bélicos, en particular la Guerra del Pacífico, produjeron mayores cambios en las demarcaciones fronterizas de los tres países, Perú, Bolivia y Chile, añadiendo intereses políticos y geoestratégicos a los comerciales (L. Castro, 1999, 2005), especialmente con la firma de tratados internacionales (Correa Vera, 2013) y la construcción de ferrocarriles como el de Arica-La Paz. No obstante, estos cambios no desarticulaban por completo las redes y circuitos que vinculaban los pueblos del altiplano con la costa del Pacífico, relaciones que siguen presentes hoy (Cajías, 1997; Miranda *et al.*, 2008; Morales *et al.*, 2019; Rosenblitt, 2014).

Las tensiones en torno al comercio transfronterizo a los principios del siglo XX son evidentes en los registros de la aduana boliviana en Arica y en la correspondencia de la Intendencia de Tacna. Los registros aduaneros bolivianos nos muestran los flujos comerciales entre la costa y el altiplano boliviano como si fueran lineales, apareciendo casi la totalidad de los envíos destinados al centro minero de Corocoro. En 1909, esta municipalidad minera, sede de gobierno de la provincia de Pacajes poblada principalmente por indígenas-campesinos aymaras (Gamarra, 1901), recepcionó importantes cantidades de azúcar y harina importada, así como también de whisky y champán, procedentes directamente de los puertos de Liverpool y La Rochelle (TNC, Aduanas Arica, 1909). En 1911 el listado de importaciones con destino a Corocoro es aún mayor, sumando otros productos de lujo como cristalería europea. Sorprendentemente, en 1911, el 93% de todo el alcohol importado de alta calidad que fue declarado en la aduana boliviana de Arica, registró como destino final Corocoro (TNC, Aduanas Arica, 1911).

Mientras que los registros de aduana en estos años previos al funcionamiento del Ferrocarril Arica-La Paz (1913) nos proporciona un circuito comercial en importaciones de productos de lujo con destino final un pueblo habitado mayormente

por mineros e indígenas, la correspondencia entre los funcionarios chilenos encargados de controlar esta frontera nos muestra otra realidad. En efecto, las autoridades de la Intendencia de Tacna alertaron que tanto las propias aduanas chilenas como las de Bolivia solo registraban las mercancías que pasaban por el puerto de Arica, faltando por completo controlar el complejo tramado de rutas, caminos y senderos alternativos (Intendencia de Tacna, V.17, 23, 25, 41). Estas mismas autoridades reportaron que incluso los hitos que delimitaban las fronteras eran sacados o cambiados de lugar por los habitantes de la región con el fin de evitar los gravámenes de aduanas y los decomisos de las mercancías almacenadas en sus pueblos (Intendencia de Tacna, V. 23B, 45). Estas prácticas evasivas tuvieron como consecuencia cuestionar la legitimidad de los agentes fronterizos. La correspondencia de la Intendencia de Tacna nos revela también que las mismas autoridades chilenas encargadas de controlar el comercio en las fronteras se cuestionaron acerca de cómo cumplir con los reglamentos delineados por los acuerdos comerciales y en los tratados bilaterales. Por ejemplo, mientras ejercían sus controles en la ciudad de Tacna, los agentes del Estado chileno se preguntaron respecto de cuáles mercancías debían ser consideradas como contrabando y cuáles no. Es decir, ¿se debía proceder de manera diferente si el alcohol que encontraban era champán europeo o si era vino y aguardiente de productores peruanos?

El comercio regional pasaba por tres naciones que tenían entre ellas distintos acuerdos y tratados bilaterales. Entre Bolivia y Perú algunos de los acuerdos comerciales eximieron de derechos de importación y exportación determinados rubros de productos definidos como “tradicionales” (Tratado de Comercio y Aduanas entre Bolivia y Perú, 1905). El tratado de 1904 entre Bolivia y Chile estableció el libre tránsito por el territorio chileno de las importaciones y exportaciones bolivianas que pasaban por sus puertos. Pero el tratado no alcanzaba el comercio local binacional, y mucho menos el trinacional. Los agentes fronterizos chilenos no sabían qué hacer con aquellos productos que salieron desde Perú hacia Bolivia y viceversa (Intendencia de Tacna, Vol. 17, Vol. 23, Vol. 41). Por otro lado, para los comerciantes y los arrieros, los cuestionamientos por las categorías de “local”, “regional”, “tradicional” o “indígena” de los productos eran irrelevantes. Desde sus

perspectivas, si la mercancía no bajaba de un barco en el puerto de Arica, el Estado chileno no tenía el derecho de gravar ningún arancel (Intendencia de Tacna, Volúmenes 17, 23 y 41). Para los agentes estatales chilenos la situación se complicaba aún más debido a que los arrieros eran frecuentemente pagados por sus servicios en productos, y ellos enviaron numerosas cartas a la Intendencia pidiendo instrucciones acerca de cómo proceder cuando encontraban productos importados en posesión de “humildes” arrieros indígenas bolivianos durante los controles de los depósitos y de los alojamientos en Tacna. ¿Debían los funcionarios chilenos gravar aduanas por los pagos en productos a los arrieros? ¿Y a partir de qué momento debían considerar a un arriero como un comerciante involucrado en un circuito transnacional?

Los debates entre funcionarios chilenos y la documentación de las aduanas bolivianas en los puertos nos alumbran por las formas de comercio vinculadas con el transporte de mercancías en caravanas de mulas y llamas. Aunque los registros aduaneros bolivianos solo registraban las importaciones durante estos años, es evidente que el tráfico de productos entre el altiplano y la costa fluía en ambas direcciones. Los comerciantes en Tacna formaron asociaciones de rescate de minerales y de otros productos procedentes del altiplano de Bolivia y Perú (Intendencia de Tacna, Vol. 28). El circuito comercial caravanero incluía la compra y venta de bienes variados, desde verduras, coca, lana y minerales.

Es importante tener en cuenta aquí que, mientras algunas caravanas eran organizadas directamente por las casas comerciales y manejadas por sus mayordomos, otras, generalmente más reducidas, estaban en manos de cuentapropistas o de los mismos arrieros, algunos provenientes de comunidades indígenas del altiplano boliviano, como las de Santiago de Machaca, Calacoto y Ayo Ayo. En este sentido, el tráfico caravanero fue una actividad llevada adelante por personas con distintas identidades (según las categorías de la época: blancos, mestizos o cholos e indígenas) y diferentes nacionalidades. En cuanto a la participación de los comerciantes y arrieros indígenas en estos circuitos transnacionales, la misma fue parte de las estrategias llevadas adelante por las comunidades para insertarse en los mercados (Platt, 2012).

Asimismo, independientemente de la forma de contratación y del volumen y naturaleza de las mercancías cargadas al inicio, todas las caravanas aprovechaban sus viajes para comprar y vender otros productos a lo largo de su recorrido. Las caravanas fueron utilizadas para transportar materias primas destinadas a la exportación (minerales o lanas), importaciones de lujo y todo tipo de producciones locales (bayetas, alcoholes, verduras, otros alimentos, etc.) (Rosenblitt, 2013, 2014). Es decir, el tráfico caravanero no solo fue un medio para trasladar mercancías de un punto a otro, sino también un modo de hacer comercio con fuertes raíces históricas en todo los Andes (Conti y Sica, 2011; E. D. Langer y Conti, 1991; Medinaceli, 2010).

Controlar esta frontera nunca fue algo sencillo, incluso cuando su delimitación se hizo más definitiva mediante la firma de tratados bilaterales. Los agentes estatales de Chile y de Bolivia que trabajaban en la frontera y en el puerto eran conscientes de las falencias y las limitaciones que tenían sus propias instituciones a la hora de registrar y controlar el movimiento transfronterizo. Varios investigadores que estudiaron otras fronteras “porosas” en el mundo, calificaron dinámicas semejantes a las aquí abordadas como *non recording* (Kalir *et al.*, 2012; Kalir y Schendel, 2017), es decir, la omisión intencional de ciertas actividades de los registros oficiales. Pero lo que se observa aquí es más bien una situación paradójica en tanto los funcionarios que no supieron cómo registrar las distintas categorías de productos en las aduanas ni efectivamente pudieron controlar la frontera, fueron muy rigurosos y detallados en estas falencias en sus comunicaciones con sus superiores. Simplemente, no hubo consenso acerca del significado de la frontera, su ubicación, ni en lo que constituía el comercio “legal”, “legítimo”, e ilegal” (Roitman, 2006).

Municipalidades y fronteras económicas

Para el gobierno municipal de Corocoro, estas dinámicas fronterizas no resultaban tan confusas. La administración del centro minero registraba e incluso gravaba impuestos sobre aquellos productos, como alcohol importado, que eran rotulados como “contrabando” por parte de las aduanas bolivianas y chilenas (ALP, Alcaldía de Corocoro, Caja 33; Memoria del Ministro del Gobierno y Fomento,

1912). A los ojos de la Municipalidad, desde el momento que un producto pagaba impuestos, era legal en su jurisdicción. Esta aparente contradicción era uno de los resultados de la autonomía fiscal que tenían las distintas jurisdicciones estatales en Bolivia. En algunos casos, este cobro de impuestos por parte de las municipalidades en el tránsito comercial llegó a ser calificada por el Gobierno Nacional como un intento de establecer sus propias fronteras y aduanas, y actuar como mini “repúblicas” (*El Diario*, 20 de noviembre de 1908, 24 de noviembre de 1908; *El Comercio*, 6 de agosto 1912, 11 de agosto 1912). Para las municipalidades, constituirse como un nodo en una red de comercio transfronterizo garantizaba ingresos al tesoro local mediante el cobro de “sisas” y “pontazgos” u otros impuestos de almacenaje bajo su competencia. Claro está que estos productos que se almacenaron en el pueblo no fueron allí consumidos (ALP, Alcaldía de Corocoro, Caja 33). Las distintas municipalidades de la región podían incluso competir entre ellas por el cobro de derechos de almacenaje u otros impuestos locales. Esto llevó a que muchos comerciantes eligieran acopiar sus mercancías en una municipalidad con impuestos locales favorables para venderlos luego en otras localidades, originando estas prácticas frecuentes acusaciones de “contrabando interno”. Esta situación se vio en todo el país, sin importar las regiones, ni las históricas afiliaciones partidarias, contrariamente a lo que sucedió durante la Guerra Federal y otros conflictos políticos (Klein, 2003; Mendieta Parada, 2015): se trataba de una cuestión fiscal estructural. Los ingresos generados por los impuestos sobre el comercio transfronterizo proporcionaban a las municipalidades los recursos necesarios para sostener su funcionamiento, e incluso, financiar los proyectos de “modernización” pregonados por los gobiernos del Partido Liberal pero que eran una responsabilidad local: la creación de las escuelas, las obras de alcantarillado urbano, algunos programas de higiene y la construcción y modernización de los mercados.

Un claro ejemplo de la compleja relación que tenían los comerciantes y los importadores, los distintos actores indígenas y las municipalidades de la región de Pacajes fue la creación del Mercado de Abasto de Corocoro en 1904. El proyecto parecía simple: construir un nuevo mercado “moderno”, hacer que los productores indígenas vendiesen sus productos allí alquilándoles un puesto de

venta directa (ALP, Alcaldía de Corocoro, Caja 39 “Juzgado de Pacajes”). Según los promotores del proyecto, el nuevo espacio permitiría bajar los precios de los alimentos básicos con el fin de adecuarlos a los magros salarios de la creciente población minera. También, las autoridades municipales notaron que casi todas las personas involucradas en los circuitos comerciales en el pueblo vendían, en un momento u otro, los mismos alimentos que los productores indígenas. Por las prácticas comerciales que realizaban durante sus travesías, los importadores no indígenas llegaban a Corocoro con cargas de papas y cebollas junto con el coñac importado. En este sentido, el nuevo mercado no significaba una separación de productos, sino una separación de los vendedores según sus orígenes étnicos y su posición en las cadenas de venta en el mercado local. Los importadores y casas comerciales operando entre Arica, Tacna y Corocoro adquirirían alimentos básicos en consignación de comunidades y de haciendas regionales. Ellos vendían estos productos a las vendedoras agremiadas de la plaza central del pueblo y a los dueños de las pequeñas tiendas. Por su parte, las regatonas de la plaza también compraban comida de los productores indígenas, pero lo hacían en la periferia del pueblo (ALP, Alcaldía de Corocoro, Caja 38, 39 “Juzgado de Pacajes”).

El proyecto de un nuevo Abasto no cambió las actividades de los importadores ni de los otros intermediarios en el mercado de los alimentos. El proyecto apuntaba a llevar a los productores indígenas a un mercado controlado y regulado por la municipalidad, por lo que les cobraban por participar. Al dividir de esta manera el mercado de alimentos básicos, la municipalidad definió las categorías de “local” e “importado” de una forma que contrasta con los mapas nacionales. “Local” incluía a todos los productores y vendedores andinos, independiente de su lugar y nación de origen; lo importante era su asociación con una comunidad indígena. No importaba si los hombres y mujeres eran peruanos o bolivianos. Tal fue el caso de comerciantes indígenas procedentes de otros lugares bolivianos, como Sorata, y de comunidades de Perú, como Illave, Puno y Juli (ALP, Alcaldía de Corocoro, Caja 39 “Juzgado de Pacajes”).

La Municipalidad no quería interferir en las actividades de importadores vinculados a casas comerciales importantes. Corocoro garantizó el pago de los impuestos de almacenaje y de tránsito

sobre las importaciones por medio de la licitación de los derechos de cobro cada año (ALP, Alcaldía de Corocoro, Caja 25, 33, 34, 37). Pero la recaudación de estos impuestos quedó en manos de los mismos importadores, quienes a la vez eran miembros del consejo municipal. Lo más urgente para la Municipalidad era bajar el costo de los alimentos básicos consumidos por el grueso de la población y controlar el comercio por parte de los indígenas. La mayoría de los alimentos consumidos en Corocoro eran producidos en comunidades indígenas, y transportados por miembros de estas comunidades.

Perspectivas desde la Nación

Al nivel nacional, los gobiernos liberales querían controlar el contrabando, el comercio y las fronteras, pero eligieron hacerlo desde una posición distinta a las adoptadas por las municipalidades. Las diferencias se ven marcadas en el trato que daban al comercio indígena cuando el producto traficado era de interés económico por parte de los grandes empresarios nacionales. El ejemplo perfecto fue el aguardiente y el vino peruano.

En 1900, el Ministerio de Hacienda e Industria de la Nación de Bolivia describía las fronteras de la región como zonas “supeditados por la raza indígena en armas” y que “esa raza se mantuvo inquieta y aun insubordinada hasta el punto en que algunas regiones intimidó a las autoridades y vivió en cierta independencia; bajo esas condiciones la importación de alcohol por los indígenas no tuvo inconveniente” (Memoria de Hacienda e Industria, 1900, p. 23). Estas representaciones reflejaban no solamente la inestabilidad en el campo que fue consecuencia de la Guerra del Pacífico y los continuos conflictos después de la Guerra Federal y la Rebelión Willka (Hylton, 2010), sino también la hostilidad por parte de los liberales hacia cualquier acto de autonomía indígena. Hayan sido ciertas o no, estas descripciones dejan en claro que los gobiernos liberales pensaron que la cantidad de alcohol que los comerciantes indígenas movían “clandestinamente” desde Perú excedía el volumen de aguardiente y vino que ingresaba al país oficialmente. Sin embargo, como nos muestran los trabajos de Erick Langer y Hanne Cottyn en este *dossier* y en sus trabajos anteriores (Cottyn, 2012; Langer, 2003; Langer, 2009), el contrabando y el comercio fueron actividades económicas con



Figura 1. Mapa de la región.

fuertes raíces históricas, que involucraron una amplia parte de la población –no solamente los vendedores y arrieros indígenas–. Los gobiernos liberales nacionales apuntaron a quitar el comercio de estos productos muy rentables de las manos de comerciantes indígenas.

Los gobiernos nacionales del Partido Liberal privatizaron y licitaron un monopolio nacional en la importación de ciertas formas de alcohol. El “Estanco de Alcohol” fue puesto en las manos de grandes casas comerciales y de los empresarios, otra vez convirtiendo al comerciante en un representante del Estado, con la responsabilidad de regular sus propias actividades. En esto vemos lo borroso que era la división entre lo privado y lo público en la construcción del Estado, tanto al nivel cultural como institucional (Abrams, 1988; Krupa y Nugent, 2015). Y no debe sorprender

que los empresarios que ganaron las licitaciones resultaron ser los mismos que se beneficiaron económicamente por políticas liberales. Tal es el caso de Simón Patiño, quien además de sus negocios mineros comerciales, controló el Estanco para casi una década (*El Comercio* 10 de mayo de 1912; ABNB, Correspondencia MH 1086) –un ejemplo de la continuidad del poder oligárquico evidente es el caso de Pacheco analizado por Erick Langer en este *dossier*. De este modo, mientras que las administraciones municipales buscaron garantizar sus ingresos fomentando todo tipo de prácticas comerciales, el Estado nacional se propuso controlar y centralizar “quién” manejaba ciertos sectores comerciales.

El gobierno nacional regularmente describió a todas las regiones fronterizas como nidos de contrabandistas y tierras de nadie. Los agentes

aduaneros y el personal estatal de los puertos y de los pasos fronterizos bolivianos informaban frecuentemente al Ministerio de Hacienda de los ataques que sufrían los funcionarios que se negaban a recibir sobornos o ignorar el contrabando (ABNB, Correspondencia MH 52, 1086, 458). Más aún, en la frontera sur de Bolivia, donde no existían puertos, los depósitos era regularmente robados por bandidos, quienes para escapar de la policía no tenían más que cruzar la línea invisible e ingresar en Argentina (Bolivia, Correspondencia MH 52, 1086, 458). Ya sea aprovechando el deficiente control de los puestos aduaneros y la generalizada corrupción de los funcionarios, o recurriendo a la intimidación directa, los comerciantes desafiaron el control del Estado nacional en todas sus fronteras territoriales. Y el contrabando no fue un asunto exclusivamente “indígena”, fue generalizada e incluso aprobado por algunas capas de la administración estatal.

Impuestos, ferrocarriles y nuevas fronteras

El comercio caravanero entrelazaban la región y población vinculando a los comerciantes con los residentes locales de una manera que el uso de la nueva tecnología ferroviaria no pudo hacerlo. El mero transporte de productos requería de una estructura logística que articulaba distintas relaciones laborales y espacios: para cuidar los animales, mover las mercancías, almacenarlas, distribuir las, consignar los productos, o pagar y cobrar deudas. A pesar de las afirmaciones hechas por funcionarios nacionales acerca de que las fronteras eran zonas caóticas y sin presencia del Estado, las administraciones municipales estuvieron siempre presentes. Como hemos visto, antes del ferrocarril, llenar el tesoro de los municipios y de las provincias con impuestos locales no significaba que los recaudadores de estos verificaran la correspondencia entre los bultos y los registros de las aduanas ni el destino verdadero de una carga. Con la llegada del ferrocarril y su trazado lineal, estas dinámicas fueron un factor importante en la reconfiguración regional del poder político, especialmente en las zonas de frontera y en los nodos comerciales históricos, como Corocoro, o Tupiza y Cotagaita en el sur.

La inauguración del ferrocarril Arica-La Paz en 1913 transformó de manera sustancial la geografía social y económica de toda la región fronteriza

entre Pacajes, Arica y Tacna, y lo hizo casi de la noche a la mañana (Rodríguez Ostría, 2014; Salluco Sirpa, 2013). Por ejemplo, la importación de harina y azúcar a Corocoro se incrementó de manera exponencial a partir de ese año y la documentación de 1913 nos muestra un notorio crecimiento en las importaciones de combustibles, maquinarias e insumos industriales provenientes de Europa y Norteamérica. Entre 1916 y 1917 las importaciones de combustibles se incrementaron en más de 200%, demostrando un aumento importante en el uso de motores para actividades industriales (Apéndice a la Memoria de Fomento, 1917; Memoria del Ministro de Gobierno y Fomento, 1916).

Estos fueron precisamente algunos de los resultados anhelados por los políticos liberales cuando firmaron los tratados que cedieron territorio soberano a cambio de la construcción de ferrocarriles (Contreras, 2017). Los trenes, como Arica-La Paz, facilitaron un notorio aumento de los productos importados almacenados en ciudades como Corocoro, lo que fue celebrado en los consejos municipales por el correspondiente aumento en recaudaciones por almacenaje de estos productos. No obstante, estos cambios dieron lugar a que los liberales intentaran resolver los conflictos de los límites de la autonomía de las municipales, creando para ello nuevos centros económicos y jurisdicciones políticas y fiscales. Tal fue el caso de la fundación de Viacha como sede de la nueva provincia de Ingavi en 1909, o con la instalación de las principales oficinas de las aduanas bolivianas en la estación del tren en Charaña. Lo mismo se observa en la frontera sur de Bolivia donde la construcción en Argentina del ferrocarril a La Quiaca condujo a la fundación de la ciudad de Villazón a partir de 1910, un nuevo nodo para el comercio y el acopio de harina, alcohol y muchos otros productos importados (Memoria del Ministerio del Gobierno y Fomento, 1912). Estas transformaciones jurisdiccionales ciertamente afectaron los presupuestos de algunos de los más antiguos municipios ubicados en las zonas de fronteras, provocando tensiones políticas y territoriales entre estos y la Nación.

Las posibles tensiones entre Corocoro y el gobierno nacional por la separación de la provincia de Ingavi y la elevación de Viacha como otra sede de gobierno regional, fueron apaciguadas gracias al aumento en las actividades comerciales de su jurisdicción. El crecimiento de las compañías

mineras y el aumento en el volumen de comercio, aunque centrado en poca variedad de productos, aseguró un enriquecimiento municipal. Sin embargo, la autonomía con la que contaba anteriormente la Municipalidad progresivamente se fue debilitando, pasando a depender cada vez más de la estructura de poder político y económico centralizada en el Estado Nacional y los intereses mineros. El resultado fue una concentración del capital comercial “legible” alrededor del uso del tren y una aparente disminución del tráfico caravanero.

Durante el primer año de funcionamiento del tren, los registros aduaneros bolivianos muestran una diferenciación entre las importaciones que usaron este medio y las que seguían siendo transportadas en caravanas. Los registros de 1913 muestran que, a pesar de que el tren se dirigía directamente a Corocoro, los importadores de productos de consumo general (no industrial) no movían sus mercancías por este medio de transporte (TNC, Aduanas Arica, 1913). Por ejemplo, ninguno de los comerciantes de Tacna utilizó el tren para transportar sus productos hacia Corocoro, sino que continuaron haciéndolo por tracción animal y las rutas históricas.

Los promotores de la construcción de trenes habían usado el argumento de que la nueva tecnología no solo permitiría la industrialización sino también una revolución en los productos disponibles para el consumidor boliviano. Según ellos, los costos reducidos de transporte harían que todos los comerciantes usaran la nueva vía –pero en Corocoro, no fue el caso—. Ciertamente, con el correr de los años, algunos importadores utilizaron el tren para mover grandes cantidades de harina y azúcar, pero fue un asunto que involucró pocos comerciantes y un número muy reducido de productos. Una comparación de los documentos aduaneros de Charaña en 1925 con los de los años 1909, 1911 y 1913 en Arica, pone en evidencia que los productos de lujo y muchos otros de consumo general dejaron de ser registrados durante la década después de la inauguración del tren. En 1925, casi la totalidad de las importaciones registradas por la aduana boliviana viajaban en tren hasta su destino (99%) (TNC, Aduanas Charaña, 1925). Sin embargo, resulta muy extraño que, en este corredor en 1925, las aduanas bolivianas no registrasen ni una sola gota de alcohol, no existiendo ningún tipo de prohibición a estos productos.

Por su parte, los registros chilenos de la Intendencia de Tacna nos presentan un cuadro de situación opuesto. Durante estos mismos años, la Intendencia de Tacna informó acerca del amplio tráfico y comercio de alcohol, animales, lana, minerales, alimentos básicos, y productos de lujo a lo largo de la frontera con Bolivia, siendo estas mercancías transportadas en su totalidad por animales. Asimismo, estas autoridades se refirieron regularmente acerca de arrieros indígenas que regresaban a Bolivia, o a las tierras altas peruanas, con mercancías importadas que les habían sido entregadas como parte de pago por sus servicios de transporte, de igual manera sucedía anteriormente. De hecho, varios miembros de las familias indígenas prominentes de Pacajes, como los Guarachi y los Cusicanqui, fueron identificadas como traficantes de grandes cantidades de animales, coca, café y alcohol (Intendencia de Tacna Vol. 59). Mientras que el ferrocarril provocó un aumento exponencial en el movimiento de productos como harina, una gran porción de los productos traficados por la región fronteriza por comerciantes pequeños o de las comunidades indígenas, siguieron utilizando las rutas antiguas, igualmente no controladas por los Estados. Lo mismo sucedió con aquellos importadores de las casas comerciales que manejaban el comercio de whisky u otros alcoholes importados a Bolivia; ellos continuaron siendo listados como operadores activos en puertos como Sama, donde no había una aduana boliviana (Intendencia de Tacna, Vol. 59, 61). Con el ferrocarril, tanto el Estado chileno como el boliviano reorganizaron sus controles fronterizos con el fin de adecuarlos al creciente comercio con el sector minero, entre otras disposiciones, estableciendo las aduanas en las mismas estaciones del tren. Sin embargo, si la anterior infraestructura estatal en la frontera resultaba insuficiente para controlar el movimiento, con esta reorganización, los Estados dejaron todo el tráfico caravanero aún más fuera de su control. Las autoridades fronterizas de ambos países eran conscientes del importante tráfico comercial que continuaban teniendo las rutas históricas, pero, estando su labor restringida a las estaciones del ferrocarril, sus capacidades para poder registrarlo fueron aún más limitadas. En este sentido, el proyecto modernizador promovido por el Estado liberal boliviano, lejos de controlar los flujos comerciales transnacionales, fortaleció los circuitos de contrabando.

La creciente población de los centros mineros y urbanos como Corocoro necesitaba más que pan y azúcar para vivir. Las verduras, las papas y el chuño, la carne, el carbón y combustible para alumbrar y cocinar, la sal, los alcoholes simples, la coca y la chicha constituían la gran parte de las compras diarias de la mayoría de la población. En muchos lados, incluso en otros centros mineros bolivianos, la industrialización de la minería incluyó intentos de establecer colonias industriales donde las compañías controlaban el consumo de sus obreros por medio de pulperías (Contreras, 1994; Oporto, 2007). Las compañías en Corocoro intentaron hacer lo mismo, pero no lo lograron sino hasta mediados de los años 20 (McGrath, 2016). La producción de haciendas pequeñas y de las comunidades indígenas de la región continuó siendo la fuente de la comida diaria. Eduardo Lima, subprefecto de la provincia de Pacajes, relató que eran las ferias campesinas indígenas organizadas en la periferia de Corocoro, los mercados que proveían la comida a la población minera del pueblo (Lima, 1918) y no el abasto, las tiendas o el mercado de la plaza. Para Lima, estas ferias eran cada vez más grandes y desorganizadas, pero también, más esenciales.

De esta manera, mientras que los gobiernos liberales pregonaban de los vínculos entre el comercio indígena y la clandestinidad, los proyectos de industrialización y modernización produjeron efectos contradictorios. Ciertamente, los productores y comerciantes de las comunidades del altiplano fueron excluidos del comercio ferroviario –incluso en algunos lugares se les prohibió subir al tren–, y alejados de las aduanas y de los mercados de abasto municipales. Sin embargo, tales exclusiones no fueron suficientes para que los indígenas cesaran sus actividades comerciales.

Conclusión

En este recorrido alrededor de las dinámicas comerciales y políticas que tuvieron lugar en Pacajes durante las primeras décadas del siglo XX, hemos abordado tres miradas distintas respecto de la frontera. Las contradicciones explayadas por parte de las autoridades fronterizas chilenas y bolivianas revelan la falta de consenso entre las instituciones de control. Al mismo tiempo, las poblaciones locales mantuvieron dinámicas comerciales que desafiaron a ambos Estados nacionales. De igual manera,

los conflictos vistos entre las municipalidades fronterizas y el gobierno nacional, nos muestran el grado de desacuerdo adentro del Estado boliviano acerca de las competencias de cada institución y las categorizaciones de lo “legal”, de lo “legítimo” y de lo “ilegal” (Roitman, 2006).

El comercio legal era supuestamente definido por los funcionarios encargados de hacer cumplir las normas aduaneras en puntos específicos de las rutas comerciales. Los tratados y acuerdos comerciales deberían haber aportado claridad en la aplicación de las normas, pero no fue así en la práctica. Aun así, como lo indican los proyectos municipales, ciertos tipos de comercio transfronterizo considerados no totalmente legales por los gobiernos y la legislación nacional, fueron considerados “legales” al nivel local en razón del cobro de impuestos. Lo ilegal fue una categoría mucho más borrosa.

Más allá que la categorización y vernácula del movimiento comercial transfronterizo, la propia concepción y definición de “frontera” es borrosa. Como nos muestra el trabajo de Juliane Müller en este *dossier*, el “trabajo fronterizo” no solo ocurre en los límites territoriales de la nación, sino adentro de las comunidades y municipalidades también. La Municipalidad de Corocoro imaginó una frontera muy diferente de la del Estado nacional en su categorización del comercio indígena. Por su parte, las autoridades chilenas entendieron la frontera como un trazado geográfico definido en los tratados bilaterales, algo rechazado rotundamente por los pobladores de las zonas que resultaron divididas por estos acuerdos. El Gobierno Nacional boliviano ubicó sus controles fiscales fronterizos primero en el puerto de Arica, y después de la construcción del ferrocarril, en la estación ubicada más cerca de la frontera que era definida por Chile.

Desde una lectura del Estado boliviano a partir de sus “márgenes” (Das y Poole, 2008), el mismo aparece marcado por una fragmentación de intereses, prácticas e, incluso, distintas interpretaciones en relación con la frontera. Sin embargo, sí se observa una consistencia en las posiciones adoptadas tanto por el Estado nacional como por las municipalidades respecto del comercio indígena, en cuanto a delimitar lo que aquí hemos definido como una frontera étnica en los mercados. Básicamente, desde los distintos niveles e instituciones del Estado se procuró limitar las actividades mercantiles de las

poblaciones indígenas a la provisión de alimentos y de ciertos insumos básicos, excluyendo su participación en el comercio transnacional de mercancías de alta valoración. De hecho, las instituciones estatales aplicaron controles al comercio indígena solo cuando este amenazaba los intereses de los grandes empresarios. Por tanto, a pesar de estos esfuerzos, los registros históricos muestran una persistente y dinámica actividad comercial por parte de los productores y vendedores indígenas, aun cuando esta ocurrió con más frecuencia en zonas marginales.

En el contexto boliviano de principios del siglo XX, caracterizado por los recurrentes ataques por parte del Estado a las tierras y los liderazgos indígenas (Langer, 2009; Larson, 2004; Platt, 1998), la resiliencia de estos circuitos comerciales debe ser considerada en el mismo plano que las estrategias de sobrevivencia comunitaria y las resistencias que tuvieron lugar durante el mismo período. En este sentido, es oportuno preguntarse aquí si esta evidencia histórica no se constituye

como un antecedente directo de las dinámicas comerciales indígenas que se observan en la actualidad (Ødegaard, 2016; Tassi, 2012). En todo caso, el comercio transfronterizo sigue ocupando una posición importante dentro de las economías de las comunidades indígenas del altiplano, aun a pesar de su habitual clasificación como contrabando.

Agradecimientos

La autora desea agradecer a la Dra. Hanne Cottyn por su generosidad en compartir fuentes históricas chilenas. Igualmente, agradecemos al grupo de investigación dirigido por Ana Teruel en el CISOR-UNJu por su apoyo y sugerencias. Esta investigación fue parcialmente financiada por el proyecto CONICET - PICT “Dinámicas sociales, económicas y culturales en la historia de la frontera argentino-boliviana: La Quiaca-Villazón (1900-1930)” y el Proyecto SECTOR (UNJu): “Actores, dinámicas y procesos regionales en la frontera argentino-boliviana: La Quiaca-Villazón”.

Referencias Citadas

Archivos y Fuentes Primarias:

- Intendencia de Tacna y Arica, Archivo Vicente Dagnino, Universidad de Tarapacá, Arica, Chile.
 Tribunal Nacional de Cuentas, Aduanas y Anexos, Archivo y Biblioteca Nacional de Bolivia, Sucre, Bolivia.
 Ministerio de Hacienda, Correspondencia, Archivo y Biblioteca Nacional de Bolivia, Sucre, Bolivia.
 Memorias del Gobierno, Archivo de la Vicepresidencia, La Paz, Bolivia.
 Alcaldía de Corocoro, Archivo de La Paz, La Paz Bolivia.
 Juzgado de Pacajes, Archivo de La Paz, La Paz, Bolivia.

Periódicos:

- El Comercio, El Diario*, La Paz, Bolivia.

Bibliografía Citada:

- Abrams, P.
 1988 Notes on the Difficulty of Studying the State (1977). *Journal of Historical Sociology*, 1 (1), 58-89, <https://doi.org/10.1111/j.1467-6443.1988.tb00004.x>
 Cajías, F.
 1997 El norte y el sur de Bolivia en los primeros años republicanos. In R. Barragán & S. Qayum (Eds.), *El*

siglo XIX: Bolivia y América latina. Institut français d'études andines.

- Castro, L.
 1999 La propuesta de integración económica Arica-Bolivia en dos documentos inéditos de 1903-1904. *Diálogo Andino - Revista de Historia, Geografía y Cultura Andina*, 18, 63-89.
 Castro, L.
 2005 Los ariqueños, el desarrollo regional y las propuestas del Comité Pro-Resurgimiento de Arica, 1932. *Diálogo Andino*, 25, 77-100.
 Conti, V., & Sica, G.
 2011 Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos. Nouveaux mondes nouveaux - Novo Mundo Mundos Novos - New world New worlds*, <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.60560>
 Contreras, M.
 1994 *Tecnología moderna en los Andes: Minería e ingeniería en Bolivia en el siglo XX*. La Paz: Biblioteca Minera Boliviana.
 Contreras, M.
 2017 El desarrollo del transporte en Bolivia, una aproximación al impacto económico y social de los ferrocarriles y carreteras 1900-2015. In I. Velásquez-Castellanos & N.

- Pacheco Torrico (Eds.), *Un siglo de economía en Bolivia. 1900-2015. Tomo 1*. Plural Editores.
- Correa Vera, L.
2013 Del poder a los Tratados: Desarrollo y Ferrocarriles en Bolivia, 1870-1904. *Historia (Santiago)*, 46 (2), 315-341.
- Cottyn, H.
2012 Entre comunidad indígena y Estado liberal: Los “vecinos” de Carangas (siglos XIX-XX). *Boletín Americanista*, 2012.
- Das, V., & Poole, D.
2008 El Estado y sus márgenes. Etnografías comparadas. *Cuadernos de antropología social*, 0 (27), <https://doi.org/10.34096/cas.i27.4328>
- Gamarra, J. M.
1901 *Censo general de la población de la República de Bolivia según el empadronamiento de 1º de septiembre de 1900*. Oficina Nacional de Inmigración, Estadística y Propaganda Geográfica.
- Hylton, F.
2010 *Reverberations of insurgency: Indian communities, the federal war of 1899, and the regeneration of Bolivia* [PhD Thesis]. New York University.
- Kalir, B. & Schendel, W. van.
2017 Introduction. Non-recording States. *Focaal*, 2017 (77), <https://www.berghahnjournals.com/view/journals/focaal/2017/77/focaal770101.xml>
- Kalir, B.; Sur, M. & van Schendel, W.
2012 Introduction. Mobile Practices and Regimes of Permissiveness: Ethnographies of Human Mobilities in Asia. In *Transnational Flows and Permissive Politics* (pp. 11-26), <https://doi.org/10.1515/9789048515875-003>
- Klein, H. S.
2003 *A Concise History of Bolivia*. Cambridge University Press.
- Krupa, C. & Nugent, D.
2015 *State Theory and Andean Politics: New Approaches to the Study of Rule*. University of Pennsylvania Press.
- Langer, E.
2003 Bajo la sombra del Cerro Rico. Redes comerciales y el fracaso del nacionalismo económico en el Potosí del siglo XIX. *Revista Andina*, 37, 77-94.
- Langer, E. D.
2009 Bringing the Economic Back In: Andean Indians and the Construction of the Nation-State in Nineteenth-Century Bolivia. *Journal of Latin American Studies*, 41 (3), 527-551. JSTOR.
- Langer, E. D. & Conti, V. E.
1991 Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centromeridionales (1830-1930). *Desarrollo Económico*, 31 (121), 91-111.
- Larson, B.
2004 *Trials of Nation Making: Liberalism, Race, and Ethnicity in the Andes, 1810-1910*. Cambridge University Press.
- Lima, E. A.
1918 *Corocoro: Apuntes, críticas y observaciones*. Salesiana.
- Maubert, L.
2020 Ecos de Sarajevo en el desierto: Representaciones e impactos del estallido de la Gran Guerra en Tacna y Arica (1914). *Diálogo Andino*, 62, 155-167, <https://doi.org/10.4067/S0719-26812020000200155>
- McGrath, E.
2016 Pre-Histories of Revolutionary Nationalism and the Welfare State: Corocoro, Bolivia 1918-1930. *Zapruder World: An International Journal for the History of Social Conflict*, 3.
- Medinaceli, X.
2010 *Sariri: Los llamereros y la construcción de la sociedad colonial*. Plural Editores.
- Mendieta Parada, P.
2015. *Entre la alianza y la confrontación: Pablo Zárate Willka y la rebelión indígena de 1899 en Bolivia*. Institut Français d'Études Andines.
- Miranda, S. G., Rouviere, L., & Santana, C. O.
2008 De “Aymaras en la frontera” a “Aymaras sin fronteras”. Los gobiernos locales de la triple frontera andina (Perú, Bolivia y Chile) y la globalización. *Diálogo Andino*, 31, 31-46.
- Morales, H.; Garcés, A.; González, L.; Dibona, G.; Vilches, J. C.; Azócar, R.; Morales, H.; Garcés, A.; González, L.; Dibona, G.; Vilches, J. C. & Azócar, R.
2019 Del viaje familiar hasta los grandotes: Mercancías, comunidad y la frontera en la puna atacameña del siglo XX. *Diálogo Andino*, 59, 21-35, <https://doi.org/10.4067/S0719-26812019000200021>
- Ødegaard, C. V.
2016 Border Multiplicities: At the Cross-Roads between Improvisation and Regulation in the Andes. *Journal of Borderlands Studies*, 31(1), 23-38, <https://doi.org/10.1080/08865655.2015.1115733>
- Oporto, L.
2007 *Uncía y Llallagua: Empresa minera capitalista y estrategias de apropiación real del espacio (1900-1935)*. Plural Editores.
- Platt, T.
1984 Liberalism and ethnocide in the Southern Andes. *History Workshop Journal*, 17 (1), 3-18.
- Platt, T.
1998 The Andean Experience of Bolivian Liberalism. Roots of rebellion in 19th century Chayanta. In S. J. Stern (Ed.), *Resistance, Rebellion, and Consciousness in the Andean Peasant World, 18th to 20th Centuries*. University of Wisconsin Press.
- Platt, T.
2012 *Ethnic Calendars and Market Interventions among the Ayllus of Lipas during the Nineteenth Century*. 259-296.
- Rodríguez Ostría, G.
2014 *Capitalismo, modernización y resistencia popular 1825-1952*. Vicepresidencia del Estado de Bolivia-Centro de Investigaciones Sociales.
- Roitman, J.
2006 Chapter 7. The Ethics of Illegality in the Chad Basin. In J. Comaroff (Ed.), *Law and disorder in the postcolony* (pp. 247-272). University of Chicago Press, <https://contentstore.cla.co.uk/secure/link?id=c10f446e-f1da-e511-80bd-0cc47a6bddeb>
- Rosenblitt, J.
2013 *Centralidad geográfica, marginalidad política: La región de Tacna-Arica y su comercio, 1778-1841*. DIBAM.
- Rosenblitt, J. (2014). De arrieros a mercaderes. Orígenes de los comerciantes de la región Tacna-Arica, 1776-1794. *Revista de Indias*, 74 (260), 35-66.

Salluco Sirpa, T.

2013 *La explotación del cobre en el distrito minero de Corocoro a principios del siglo XX, 1900-1930.*

Tassi, N.

2012). *La otra cara del mercado: Economías populares en la arena global.* Instituto Superior Ecuménico Andino de Teología.