

DESCAMINOS DE ATACAMA: ACTORES Y ESTRATEGIAS DEL CONTRABANDO DE PLATA EN LOS COMIENZOS DE BOLIVIA (1825-1839)*

GOING ASTRAY IN ATACAMA: ACTORS AND STRATEGIES OF SILVER SMUGGLING IN THE EARLY BOLIVIAN REPUBLIC (1825-1839)

CARLOS MARÍA CHIAPPE**

RESUMEN: Aportamos elementos sobre el contrabando de plata en Atacama desde la Independencia boliviana (1825) hasta finales de la década de 1830. Hacemos uso de fuentes administrativas inéditas, bibliografía y fuentes publicadas. Exponemos algunos datos que resaltan de la lectura de archivo, lo que nos permite caracterizar el fenómeno, comprender algunas de las estrategias estatales y particulares que se desarrollaron en torno al mismo y explicar el porqué de su persistencia. El estudio de esta práctica permite conocer formas de utilizar el territorio opuestas a la legalidad sostenida desde el Estado.

PALABRAS CLAVE: Bolivia, Atacama, siglo XIX, contrabando, minería de plata

ABSTRACT: We provide elements about silver smuggling through Atacama from the Bolivian independence (1825) to the end of the 1830s. We make use of unpublished administrative sources, bibliography and published sources. We present some data that stands out from the archive readings, which allows us to characterize the phenomenon, understand some of the state and private strategies that were developed around it and explain the reason for its persistence. Studying this practice enables learning about the ways of using the territory which opposed to the legality sustained from the State.

KEYWORDS: Bolivian Republic, Atacama, 19th century, Smuggling, Silver mining

Recibido: 13.03.22. Aceptado: 06.10.22.

* Artículo desarrollado en el marco del proyecto ANID-FONDECYT INICIACIÓN N° 11190023.

** Doctor en Antropología Social. Profesor Asociado de la Universidad Católica del Norte. Director del Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo, San Pedro de Atacama, Chile. Correo electrónico: carlos.chiappe@ucn.cl. Orcid: <http://orcid.org/0000-0002-1760-6004>

INTRODUCCIÓN

ANALIZAMOS LOS ASPECTOS más sobresalientes del contrabando de plata entre 1825 y 1839 en Atacama, territorio que corresponde aproximadamente al del corregimiento colonial del mismo nombre. Entre 1825 y 1829, luego de la Independencia de Bolivia, Atacama fue una provincia dependiente del Departamento de Potosí¹. Con la creación de la Provincia Litoral (1829-1839), Atacama pasó a depender directamente del gobierno central (fig. 1). Durante este período, las presidencias de peso para nuestro tema son la de Sucre (1826-1828), cuando se refunda el puerto de Lamar, y las de Santa Cruz –de Bolivia (1829-1835) y de la Confederación Perú-boliviana (1836-1839)– caracterizadas por su política liberal.

En lo que respecta estrictamente al contrabando, las fuentes que utilizamos corresponden a una selección de notas, correspondencia y oficios de los conjuntos documentales del Ministerio del Interior (MI) y el Ministerio de Hacienda (MH) del Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (ABNB) conservados bajo las signaturas ABNB, MI, 1829, T25, N°16; ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17; ABNB, MH, 1831, T 26, N° 16 y ABNB, MH, 1838, T 68, N° 14.

Creemos que el silencio documental previo a 1838 se debería a la falta de información a causa de la exportación casi nula de plata a mediados de la década por la guerra de la Confederación Perú-boliviana y sus prolegómenos –toma de Cobija por Perú en 1835, en la que murió el gobernador Gaspar Aramayo y se destruyeron todos los edificios públicos–, así como al enfrentamiento armado con Argentina. Esta hipótesis parece tener coherencia, ya que no encontramos datos destacados para ese lapso en Cajías (1975), la obra de referencia en el uso de estas fuentes para Atacama entre 1825 y 1842. En este sentido, señala este mismo autor que “el temor de una invasión por parte de Salaverry, que dominaba Lima y contaba con la escuadra peruana, hizo que el puerto perdiera el movimiento que había tenido hasta 1834” (Cajías 1975, p. 59). Durante esos sucesos empezó a priorizarse la salida vía Arica que se estableció como aduana común de la Confederación, al producirse una sangría poblacional y una “desmoralización y relajación” que marcó el inicio de la decadencia de Lamar (Cajías 1975, p. 115).

¹ El litoral boliviano fue Provincia Litoral entre 1829 y 1839, Distrito del Litoral entre 1839 y 1867, y Departamento del Litoral hasta su pérdida en la Guerra del Pacífico (1879-1883).

Sobre el marco temporal elegido, mientras que Platt (2014, p. 116) y Prado (2001, p. 170) –tomando en cuenta los registros de internación de plata a los bancos de rescate– infieren un crecimiento exponencial del contrabando a partir de 1840, Letelier y Castro (2017) consideran que ya la década de 1830 fue un “período en el cual el puerto contaba con escasa



Figura 1. El Distrito Litoral (marcado con un círculo) en el mapa de Colton de 1855. La flecha señala la ubicación de Cuzco o Lamar. Fuente: <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/w3-article-354277.html>

población y cuyo gobierno se encontraba subordinado a los intereses de los empresarios locales, existiendo un control laxo de los delitos de contrabando” (p. 136).

En efecto, a comienzos de 1830 la situación en la provincia era claramente complicada. Anaya –primer gobernador desde la Independencia de la provincia, que había denunciado por contrabandista al Administrador del Tesoro y Aduana, Fernández Alonso– debió renunciar a pedido del presidente por un levantamiento civil en su contra. El desarrollo de este conflicto entre el gobernador, los comerciantes extranjeros y el Administrador del Tesoro y Aduana se puede leer en detalle en Cajías (1975, pp. 161-171). Anaya fue sucedido hasta 1832 por Gabino Ibáñez, quien enfrentó motines de la guarnición y a los comerciantes que querían desplazar a los cargadores empleados por el Estado para poner gente de su confianza en una tarea vital para contrabandear (Téllez y Silva, 2013, pp. 172-173).

Sin desconocer que el contrabando de plata empezó antes y continuó después –aunque esto no aparezca con la misma fuerza en nuestras fuentes– suscita interés tomar esos años fundacionales como foco del artículo porque está probado que la década de 1840 marca el inicio de la decadencia del movimiento comercial y del puerto y que, en la explicación del supuesto aumento posterior del contrabando por esta vía, deberían entrar otros datos y consideraciones.

Sobre el tema elegido, los antecedentes bibliográficos se sitúan en torno a algunos pocos textos: libros, como el de Cajías (1975); tesis, como la de Conti (2007), y artículos (Villalobos, 1961; Lofstrom, 1974; Téllez y Silva, 2013; Letelier, 2016; Letelier y Castro, 2017; Letelier y Castro, 2019; Langer, 2021) que aportan una idea general cuya discusión daremos oportunamente. En resumen, en base a la bibliografía citada y a una selección de las fuentes inéditas disponibles del poder local del puerto de Lamar, nuestro artículo se focaliza en el fenómeno, reevalúa el papel de los diferentes actores y sistematiza con claridad las estrategias involucradas.

Creemos que nuestro aporte radica principalmente en que sentamos las bases para avanzar o situar estudios más puntuales, centrados en determinados actores, sus redes y prácticas. De ahí podría derivarse una debilidad del texto, su relativa generalidad. En este sentido –pese a que el tema no es novedoso en sí–, el artículo está pensado con la finalidad de brindar algo que le ha faltado al autor en sus lecturas: una sistematización que señale a los principales actores y analice sus estrategias.

Para lograr lo anterior, en el apartado “Un puerto y un camino para una nación”, brindamos antecedentes relevantes sobre la Atacama colonial

y el papel conferido a la Atacama republicana en el proyecto estatal. Esto sirve para introducir el apartado central del artículo (“Actores y estrategias alrededor del contrabando”), en donde identificamos los actores privados (mineros, comerciantes y transportistas) y estatales (funcionarios de Lamar), las estrategias puestas en juego y los resultados obtenidos. En las conclusiones, fundamentamos las causas de la recurrencia del fenómeno. Es decir, nos fererimos a por qué el contrabando no pudo ni podía ser frenado. Además, aclaramos en qué sentido las relaciones y prácticas sociales expuestas pueden ayudar a componer un cuadro de época que excede lo meramente atinente al tema que tratamos. Finalmente, discutimos la hipótesis de Langer (2021) sobre el contrabando como factor decisivo en el desarrollo económico de los Andes meridionales en el siglo XIX.

UN PUERTO Y UN CAMINO PARA UNA NACIÓN

El puerto de Cobija se fundó en 1587 en una caleta del corregimiento de Atacama ubicada a 22°33’00” de latitud Sur y a 70°16’00” de longitud Oeste, en un punto del litoral desértico que abarca la costa sur del Perú y del Norte Grande de Chile. Según Lozano Machuca, la zona estaba habitada por “cuatrocientos indios pescadores, uros que no son bautizados ni reducidos ni sirven a nadie” (como se citó en Casassas, 1992, p. 32) y que tributaban pescado a “los caciques de Atacama en señal de reconocimiento” (p. 32)².

Las habilidades pesqueras de los *chango* fueron usufructuadas tempranamente por los españoles para activar el comercio de pescado seco con el interior. Los indígenas fueron incorporados a los nuevos circuitos mercantiles que empezaron a trazarse a través de Atacama y que tenían su contraparte andina con el despliegue de la arriería por parte de los indígenas de los oasis y la puna (Martínez, 1985). Estas habilidades marineras fueron de utilidad a los contrabandistas, ya que los *chango* trasladaban las mercancías hasta los barcos (D’Orbigny [1835] 2002, pp. 1032-1033).

El puerto se transformó en punto del contrabando francés a través del cual se introducían diversas mercaderías y se extraía plata potosina (Villalobos, 1961; Lofstrom, 1974, p. 189). La referencia más temprana es la de Frezier (1735):

² *Uros* es una de las tantas denominaciones de los grupos cazadores-recolectores de costa cuya diversidad étnica se redujo hasta quedar contenida en el siglo XIX en la categoría *chango* (Bittmann, 1983; Letelier, 2011).

This Port being destitute of all Things; it has never being frequented by any but *French*; who to draw the Merchants to them, have fought the nearest Places to the Mines, and the most remote from de King's Officers, to facilitate the Trade, and the Transporting of Plate and Commodities. (p. 144)³

Cobija aparecía como un lugar útil para contrabandear, porque Atacama era una zona alejada de los centros de poder coloniales. Señala Godoy (2013) que

... la historiografía resume una comunicación lenta, excesivamente difícil y muy onerosa. Caracterizado [Cobija] por su lejanía de los centros administrativos, debido a que cualquier comunicación implicaba una larga travesía que duraba alrededor de 40 días desde La Paz, más de 40 de Cochabamba, y alrededor de 30 saliendo de Potosí. (p. 128)

En efecto, lo apartado de Cobija la mantenía alejada del control imperial pero planteaba serias dificultades logísticas. Desde las zonas mineras del actual sudoeste boliviano, se debía cruzar un árido desierto regado por un único río (el Loa) y salvar un desnivel de 4000 msnm que contenía el altiplano, los Andes y otros accidentes geográficos, como la cordillera de la costa. La ruta a la actual Argentina vía San Pedro de Atacama era de similar dificultad, pues presentaba condiciones análogas.

Cobija nunca dejó de ser un puerto secundario y vegetó durante la Colonia (Godoy 2013, p 127), como puede observarse en la “Demarcación del puerto de Cobixa”, ilustración de 1786 hecha por encargo del intendente de Potosí, Pino de Manrique, en la que se destacan muy pocas construcciones, como el muelle, el almacén y la capilla, y también el camino tierra adentro que salía algo más al norte, por la cuesta de Gatico que permitía salvar la Cordillera de la Costa⁴.

Atacama adquirió importancia luego de la Independencia porque poseía el único litoral marítimo soberano de Bolivia (Téllez, 1989, pp. 23-37). Se procedió entonces a refundar el puerto con el nombre de Lamar. La antigua caleta de pescadores atrajo población y se transformó hacia la década de 1830 en un enclave multiétnico (Letelier y Castro, 2017, p. 128).

³ Este puerto está desprovisto de todas las cosas; nunca ha sido frecuentado por nadie más que por franceses; quienes, para atraer a los Mercaderes hacia ellos, han combatido los lugares más cercanos a las minas y los más alejados de los Oficiales del Rey [se entiende que los han despejado mediante la fuerza], para facilitar el comercio, y el transporte de plata y mercancías (trad. propia).

⁴ Puede consultarse esta imagen en <http://pares.mcu.es/ParesBusquedas20/catalogo/show/16983>.

Como parte del proyecto que buscó forjar una minería nacional independiente, se hizo preciso mejorar la actividad de Lamar y sus comunicaciones con los centros políticos, productivos y de consumo del interior del país. Cobrando impulso luego del desplome de la actividad económica producto de las guerras de Independencia, el Estado alentó el desarrollo designando autoridades e inyectando recursos para asistir a la agricultura y el comercio. Para el puerto, se adoptó una política liberal con la que se renunció a la intervención fiscal (Letelier y Castro, 2019, p. 159).

Para que el comercio se activara, debía mejorarse la infraestructura del puerto, poblarlo y mejorar la conexión caminera con el interior. El presidente Sucre impulsó en 1827 la venta de terrenos para el crecimiento de la población, y otorgó semillas, animales, herramientas y tierras a quienes desearan encargarse de las postas de la ruta entre Lamar y Potosí (Horacio Álvarez, “Carta al ministro Infante”, Lamar, 18 de octubre de 1827, Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (ABNB), Ministerio del Interior (MI), (1827 T 17 N° 18 f 1v), Sucre-Bolivia. “Nota N° 5”, Lamar, 13 de octubre de 1829, ABNB, 1829-1837, T 70, N° 36, f 5v. “Nota N° 52”, Lamar, 20 de diciembre de 1830, ABNB, MI, 1829-1837, T 70, N° 36, f 6v.).

En 1829, durante la primera presidencia de Santa Cruz, se creó la Provincia Litoral como jurisdicción independiente de Potosí y con capital en Lamar. San Pedro de Atacama, la antigua cabecera, siguió manteniendo su gobernador, pero pasó a depender administrativamente del puerto. Esto desplazó el poder y el núcleo comercial –que históricamente habían residido en el interior– a la costa (Aillón, 2008, p. 45).

Santa Cruz impulsó reformas liberales que buscaron revitalizar la minería a través de la atracción de capitales y tecnología extranjeros y la mejora del transporte y la comunicación. Lamar profundizó su característica de puerto libre, progresó y entró en un período de auge que duró hasta 1842 (Cajías, 1975, pp. 51 y 53). El censo de 1832 retrata una típica localidad de colonizadores con variada procedencia étnica y nacionalidades (particularmente europea y americana), un fuerte desbalance entre sexos y una guarnición militar que representaba el 14% de la población. Eran 560 habitantes, que incluían un centenar de indígenas y 77 militares. Se contaban 345 hombres y 138 mujeres (José Ochoa, “Censo de la Doctrina del Puerto de La Mar, 1832”, Lamar, 1832, ABNB, MI, 1832, T 40, N°29.). El número de la tropa representaba un aumento significativo con respecto a 1830, cuando Lamar contaba con una guarnición de solo 25 militares. Debe tomarse en cuenta, además, que en el período considerado se cuentan muchos años en

que el puerto no tuvo guarnición, pese a la compleja relación con los países vecinos (Cajías, 1975, pp. 112 y 115).

El puerto se activaba a un ritmo más veloz que el camino y, sin embargo, uno no tenía futuro sin el otro. Mientras que el primero atraía el interés de comerciantes y pobladores, jalonar de postas bien atendidas el desierto que va desde la costa a Potosí recayó en el Estado. Santa Cruz dictó en 1832 un decreto para mejorar el sistema vial: más presupuesto, agilización en la asignación y administración de las postas y plantación de forrajes (Cajías, 1975, p. 83) (figs. 2, 3, 4 y 5).



Figura 2. Vista actual de Cobija desde la península. Al fondo, se observa la Cordillera de la Costa, elevación de 1000 msnm que constituía el primer escollo a sortear en el camino hacia las tierras altas. Fuente: fotografía del autor⁵.

⁵ Entre 2019 y 2022 relevamos la sección de la ruta Cobija-Potosí contenida en el actual territorio chileno. En los viajes en que fueron sacadas las fotografías de las figuras 2 y 4, contamos con la colaboración y asesoría de la Dra. Fernanda Kalazich.



Figura 3. “Pasada” de la ruta Cobija-Potosí a la altura de la Ruta Nacional N° 5, cerca de la ubicación en que estaba la posta de Chacance. Puede observarse claramente la huella tropera en primer plano. Fuente: fotografía gentileza de Fernanda Kalazich.



Figura 4. Vista parcial del salar de Ascotán. A la derecha del volcán Descabezado trepaba sobre los 4000 msnm el camino hacia Potosí. En una de sus laderas se levantaba la última posta ubicada en el actual territorio chileno. Fuente: fotografía del autor.



Figura 5. Ubicaciones de las fotografías anteriores: Cobija, a la orilla del mar (1), “pasada” de la ruta Cobija-Potosí, cerca del río Loa (2) y Ascotán, con vista al salar del mismo nombre (3). Fuente: *Google Earth*.

El proyecto estatal experimentó durante la década de 1830 avances y retrocesos. Se fomentó la siembra de alfalfa en los oasis de Calama, Chiu-chiu y San Pedro de Atacama. Se impulsaron las explotaciones de guano y cobre cerca de la costa. Se instalaron varias casas comerciales privadas en Lamar que negociaban por mar con Chile y el mundo vía Valparaíso; con el interior de Bolivia, vía el camino principal y con Argentina, vía Calama por un ramal secundario que pasaba también por San Pedro de Atacama. El camino, que atravesaba grandes distancias desérticas e impresionantes diferencias altitudinales, no era una empresa rentable y tuvo que ser continuamente subvencionado por el Estado para que el sistema de postas se mantuviera en pie (Castro et al., 2012; Carmona et al., 2021).

La activación del comercio trajo aparejado el crecimiento de la arriería. Desde la visión de las autoridades de Lamar, esto no significó una mejora sustantiva de los arrieros, ya que

El miserable arriero, se ha visto reducido y forzado a recibir en pago de sus fletes una mitad o la mayor importancia en efectos quizá aún

recargados arbitrariamente. Para el efecto, hacen los citados agentes anticipaciones en especie, valiéndose de la necesidad y circunstancias del arriero y en la primera ocasión que tienen que despachar a la República los efectos que remiten de Cobija, practican sin misericordia los descuentos. (“Noticia sobre las Arrias qe. hay en el Puerto La Mar y en todo el transito al interior”, Lamar, 1829, ABNB, MI 1829, T. 26, n.º 18, f. 1v.)

La sobreoferta del servicio permitió a los comerciantes subvalorar los servicios de arrieraje y pagar en especies cuyo valor era luego sobreestimado. Además, las deudas creadas obligaban a los arrieros a utilizar animales enfermos o cansados, lo que atentaba contra el mantenimiento y la reproducción de sus herramientas de trabajo. Si bien esta relación desigual impactó negativamente en la arriería e intentó ser combatida (“Plan d Reglamento que manifiesta el Consejo Municipal de la Provincia de Atacama al Sr. Prefecto del Distrito sobre el arreglo o rejimen de las Arrias, Atacama, Enero 9 de 1851, fs. 8”, ANB MI 1851 T 137 N.17 13 f.), creemos que no es un elemento central para explicar una participación de los arrieros en el contrabando de forma coercitiva. Al contrario, es muy probable que estos encontrarán en el contrabando beneficios suplementarios imposibles de conseguir por otro medio. Esto es también señalado por Langer (2021):

Los beneficios del contrabando fluían, naturalmente, más allá de las regiones mineras. Los arrieros y los conductores de llamas, en su mayoría miembros de comunidades indígenas, transportaban la plata por las fronteras políticas y obtenían parte de las ganancias. Los arrieros cobraban altos fletes pues corrían el riesgo de ser encarcelados si los atrapaban. En efecto, hay indicios de que los precios de transporte para el contrabando eran sustancialmente más altos que para el comercio legal. (p. 322)

Más allá de las dificultades para poblar el puerto, estabilizar el camino de postas, hacer crecer el comercio y sanear las relaciones entre comerciantes y arrieros, la política estatal sí fue exitosa en imprimir una reconfiguración agraria de los oasis atacameños, en donde empezó a predominar el cultivo de forrajes. Este cambio, con el paso del tiempo, sentó las bases de la futura expansión minera. Atacama fue cobrando así una renovada dinámica que la transformó en un espacio de tránsito que daba salida soberana a Bolivia a través de un puerto que fue considerado primordial por los sucesivos gobiernos (Godoy, 2013, p. 128; Chiappe y Carmona, 2022, p. 29).

ACTORES Y ESTRATEGIAS ALREDEDOR DEL CONTRABANDO

A lo largo del desarrollo histórico se configuraron en Atacama formas de desplazamiento y ocupación del espacio en donde eran centrales los nodos poblacionales y los caminos que vertebraban la actividad comercial, a diferentes escalas y con la participación de diversos agentes. Los caminos no eran nuevos, se basaban en rutas que tenían –en muchos casos– antecedentes prehispánicos. Por estas vías de comunicación, que atravesaban vastas extensiones conectando con Argentina, Chile y Perú, circuló a comienzos de la época republicana un activo contrabando de plata que atentó contra los intereses de un Estado agudamente desfinanciado, ‘contribuyendo a la decadencia del puerto’, el cual sería desplazado por Antofagasta hacia el final del período boliviano (Manuel Dorado, “A Señor Ministro de Hacienda”, ABNB, Ministerio de Hacienda (MH), 1838, T 68, N° 14.).

El fomento a la economía minera y la ‘moneda feble’ emitida por Santa Cruz con el fin principal de saldar obligaciones estatales que de otra forma quedarían al descubierto (Prado, 2001, p. 174) fueron dos herramientas económicas destacadas de la época. Desarticulado el espacio peruano que tenía por centro productivo a Potosí, la acuñación de baja ley preservó el espacio económico centro-sur andino al permitir la continuidad del comercio entre el sur de Bolivia y Perú, y el noroeste de Argentina (Langer y Conti, 1991, pp. 96-100). Estas economías aceptaban la moneda feble boliviana “urgidas por la necesidad de numerario que tenían debido a una fase de expansión económica” (Prado, 2001, p. 173) post guerras de la Independencia.

La exportación de plata amonedada o sellada vía Lamar constituyó, junto con la *contribución indígena*, la mayor fuente de ingresos de Atacama. Las posibilidades económicas que abría el puerto se sumaban a la fuerza de trabajo indígena del interior del territorio. El comercio libre de plata no amonedada o sellada estaba prohibido, con alguna excepción que anotaremos más adelante. Los mineros debían vender el metal al Banco de Rescates de Potosí, que lo traspasaba a la Casa de la Moneda, desde la cual reingresaba en forma legal al mercado, ya sea acuñado o en otras presentaciones, como barras selladas (Cajías, 1975, pp. 268-279).

El contrabando de plata en forma de pastas, piñas y planchuelas (es decir, en forma más o menos bruta) fue considerable y se mantuvo durante el período referido. En cuanto a volúmenes individuales, tenemos cifras que escalan hasta los 145 kg. Las fuentes de las que disponemos no nos permiten arriesgar el volumen total anual, sino solo saber que el puerto perdía

importantes ingresos, hecho que llegó a sindicarse como responsable del desfinanciamiento del Banco de Potosí (“Nota n° 25”, Lamar, 8 de marzo de 1842, ABNB, MH, 1842, T 112, N° 7.). Preciso es aclarar que la producción de plata boliviana entre 1830 y 1855 era modesta, distaba mucho de la de la época de auge y alcanzaba solo a la mitad de la de Perú (Prado, 2001, p. 174).

El contrabando estaba viabilizado, en primer lugar, por la colusión entre agentes estatales y comerciantes. Sin esta alianza, gran parte del mismo (en particular el que salía por el puerto) no se hubiese concretado. En una carta enviada por el gobernador Manuel Anaya al ministro del Interior, se puede leer la percepción que tenía el funcionario sobre el carácter estructural de la situación (la expansión mundial del fenómeno, la colusión entre comerciantes y funcionarios de Hacienda), sazónada con asuntos coyunturales, en particular la causa armada contra un contrabandista peruano de apellido Ríos⁶, la decisión de expulsar a los extranjeros que delinquieren y el pedido al gobierno central para que enviase un juez que entendiese en la materia (Manuel Anaya, “A Señor Ministro del Interior”, 4 de diciembre de 1829, ABNB, MI, 1829, T 25, N°16, ff. 1-4). En otro documento posterior, se destaca la connivencia entre los comerciantes extranjeros y el Administrador del Tesoro y Aduana (al que no se nombra, pero sabemos que es Fernández Alonso) y la poca fuerza que se tenía para enfrentar el accionar de los contrabandistas (Manuel Anaya, “Nota N° 17”, 13 de febrero de 1830, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17).

El contrabando no podía hacerse sin la participación efectiva de transportistas: los arrieros, atacameños o no, que realizaban la travesía dividida en partes desde Perú, Argentina y el interior de Bolivia⁷; los indios *chango*, que dominaban con sus balsas la costa y podían llevar lo contrabandeado hasta los fondeaderos; y los buques mercantes extranjeros, encargados de sacar la plata del mar boliviano.

Al respecto de la participación de los *chango*, el naturalista D’Orbigny ([1835] 2002) observó que “... se efectúa con esos barcos livianos [balsas] el contrabando entre los comerciantes del país y las naves ancladas en la rada, de las mercaderías prohibidas, tales como la plata piña y otros objetos de

⁶ Este contrabandista peruano de apellido Ríos es el mismo personaje que aparece reconvertido pocos años después en un ejemplo de laboriosidad y progreso, en oposición a la conducta de los indígenas de Calama que se negaban a desecar y cosechar en la ciénaga del lugar. Manuel Dorado, “A S. G. el Ministro de E. en el Despacho del Interior”, Lamar, 16 de mayo de 1833, ABNB, MI 1833, T 45, N.º 27, ff. 1v y 1r. Puede consultarse este tema en detalle en Carmona et al. (2021).

⁷ Es decir, los mismos arrieros no realizaban la travesía completa. Un lugar de recambio era Calama, en donde las casas comerciales recibían los bultos y los reconducían a la costa o al interior.

gran valor” (pp. 1032-1033). Otro elemento de interés es que cada casa de comercio habría tenido para el particular personal de confianza: “... su balsero titular [...] Hombres abnegados [...] dispuestos a todo. Su probidad es conocida, al punto que nunca se les teme hasta cuando son instrumento de una operación importante y encargado de grandes valores”⁸.

Letelier y Castro (2017, p. 136) ejemplifican la contribución de arrieros atacameños e indios *chango* al contrabando. Los comerciantes Francisco Arana y Rafael Beeche y Garayo urdieron un envío de piñas vía Salta. La mercancía iba a ser llevada a la playa en el sector de Punta Tames por el arriero Mariano Holcay. La mercadería debía ser embarcada por el *chango* Diego Almendares. Sin embargo, la esposa del maestro de posta de Chacance alertó a las autoridades de la maniobra, la que fue abortada con el auxilio del teniente Angulo.

Con respecto de la triangulación vía Salta, comenta Conti (2007, p. 432) que el contrabando de pastas por el noroeste argentino era una actividad común en la que coincidían comerciantes argentinos y bolivianos unidos por el interés de lucro y por lazos de compadrazgo, amistad y parentesco, quienes pagaban las mercancías con la plata ilegal (cfr. Langer 2021). El mineral que venía desde Salta, salía por Lamar y llegaba a Valparaíso, donde los mineros obtenían hasta un 8% más que en el Banco de Rescates.

Debe tomarse entonces muy en cuenta la participación de los mineros en la actividad. Se trataba de sacar parte de lo extraído del circuito legal que lo llevaba al Banco de Rescates e integrarlo al ilegal manejado por los comerciantes. Estos aborrecían el gravamen extraordinario de entre 25 y 30% al que estaban sometidos en razón del monopolio fiscal que el Estado ejercía sobre la producción de pastas y minerales de plata, por lo que los productores de plata habrían respondido a la presión tributaria recurriendo al contrabando (Prado, 2001, p. 170).

Por otro lado, la participación de los buques franceses quedó registrada en varios expedientes, como en el que se relata el seguimiento que un guardacosta hizo del bergantín Lafayette. Este declaró que halló enterrado un contrabando de plata en Punta Duendes. En este caso, la plata decomisada se vendió e ingresó al erario de Lamar.

A las diez de la noche me presentó el encargado de la partida celadora de la costa [Firma: José Biscarra] un contrabando de Plata Piña que halló

⁸ Sobre esta cita, cabe preguntarse si los datos sobre ilícitos que se cometían tan flagrantemente estaban al alcance de cualquier viajero que pasase por el puerto o le fueron suministrados por sus compatriotas, ya que los barcos involucrados eran mercantes franceses.

enterrado en el punto llamado Duendes contenido en 7 bultos y una piña [Firma: Diego Povil, Guarda Almacén] ... las Pastas aprehendidas [...] puestas al peso de romana pesaron 3 arrobas netas, es decir 150 marcos [Firma: Atanacio Hernández, Administrador del Tesoro y Aduana] ... se hizo comparecer [...] al Aspirante José Viscarra quien dijo que habiendo recibido la orden del Gobierno y de la Aduana para pasar a reconocer las caletas en seguimiento del Bergantin Lafayette que salio del mismo puerto y obteniendo también instrucciones para registrar el resto del comiso de las Pastas enterradas en Tocopina [por Tocopilla] procedio al registro acabando el entierro anterior y todos los demas parajes, hasta que adistancia de una vara del primer entierro encontró una Piña de Plata grande y nueve planchuelas, y no hallando mas aprecencia de los soldados de la partida los condujo y ha entregado á disposición del Gobierno [Firma: Gabino Ibáñez] (Gabino Ibáñez, "A Señor Ministro de Hacienda", 12 de enero de 1831, ABNB, MH, 1831, T 26, N° 16, f. 2. En todas las citas textuales se respeta la ortografía original).

Las referencias a la práctica del enterramiento son recurrentes. En la misma carta anterior se hace mención a otro hecho:

... el 20 de diciembre pasado se había recibido desde [la posta de] Santa Bárbara la denuncia de dos personas residentes sobre un contrabando de Piñas y fijando la ruta precisa que traían. Por lo que se estableció una comisión de resguardo. A pesar de las precauciones los contrabandistas advirtiendo la situación enterraron las Pastas y se fugaron [Firma: Gabino Ibáñez]. (Gabino Ibáñez, "A Señor Ministro de Hacienda", 12 de enero de 1831, ABNB, MH, 1831, T 26, N° 16, f. 1.)

Esta cita aporta dos elementos: 1) ante la posibilidad de ser descubiertos, los contrabandistas usualmente enterraban la prueba del delito, lo que los eximía de caer presos, dificultaba que la Justicia encontrara el mineral y habilitaba su posterior rescate, y 2) existían prácticas de delación entre los ciudadanos, tema sobre el que volveremos.

Otra forma de ocultamiento sucedía en las casas del puerto, en donde se esperaba el momento propicio para concretar el delito. En la siguiente cita, el gobernador menciona la práctica y, a su vez, denuncia el poder que habían adquirido los contrabandistas junto con los funcionarios corruptos:

Con relación al registro de las casas en que positvamte. se oculta la gran cantidad de Piñas que vienen del Interior de la Republica, es preciso qe yo diga [...] que por ahora es [...] muy peligroso, por muchas razones, y entre hellas enumeraré algunas, 1ª por la Autoridad aquí no tiene ni la

fuerza ni las garantías que tienen ó creen tener los que hacen el contrabando; 2ª por que la Guarnicion es menos numerosa y fuerte que hellos; 3ª por que an tratado de ganarla y por cuya causa he despachado para el Interior dos oficiales que estaban ya maleados habiendo esperado también de la Secretaria al único Escribiente que havia en hella por que estaba, y está igualmente ganado por los comerciantes, y finalmente pr que el mas intimo de todos los que notoriamente contrabandean, es el Administrador de la Aduana, que como V.G. sabrá a echo causa común con todos los comerciantes, los quales asi robustecidos tienen esto en tal estado cual V.G. sabrá. (Manuel Anaya, “A Señor Ministro de Hacienda”, 13 de febrero de 1830, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17, ff. 1 y 2.)

Tanto en el puerto como en Calama –lugar desde donde las mercaderías eran depositadas y llevadas por otros arrieros hacia la costa o el interior – el cambio de contenido de los bultos era otra práctica usual.

La administración para cubrir su responsabilidad representa al Gobno que los efectos que salen de este Puerto pa. el Interior van guiados sin reconocerse, pr.que. habiendo practicado esta operación al tiempo de sacar los cargamentos de los Almacenes de depocito, los interesados han reducido los vultos pa. internarlos en burros ó mulas, y variado enteramente el contenido. Es por tanto que un segundo reconocimiento al tiempo de sacar las Guías es impracticable, pues seria preciso desbaratar de nuevo estos vultos, y entorpecer el despacho, no menos que causar grandes perjuicios al Comerciante. (Manuel Anaya, “Nota N° 11”, 27 de marzo de 1830, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17.)

En la gestión de Ibáñez, el conflicto seguía latente, tanto que el gobernador debió oponerse a los comerciantes que pugnaban por eliminar a los cargadores designados por el Estado:

En carta dirigida al Ministro de Hacienda se expresa el rechazo al reglamento para el manejo de las cuadrillas por parte de los comerciantes ya que estos últimos se encuentran en total desacuerdo a pagar 1 real por los fardos que descarguen los cargadores, amenazando con formar sus propias cuadrillas, algo que pone en riesgo la vigilancia del contrabando [Firma: Gavino Ibáñez]. (Gabino Ibáñez [sic], “A Señor Ministro de Hacienda”, s/f, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17, f. 6v.)

Ya en 1830 se había expresado la necesidad de establecer en Calama un Comisario de Guías para evitar el contrabando y organizar los envíos desde allí, en donde se reunían los arrieros para reconducir las cargas hacia

el puerto y el interior (Atanasio Hernández, “Nota N° 41”, Lamar, 14 de octubre de 1830, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17.). Saltando en el tiempo, durante la gobernación de Esteban Fernández, la siguiente cita –que involucra al Comisario de Guías– hace notar la crítica situación en cuando al resguardo de la costa:

... es demi deber apoyar lo que solicita dho. Comisario relativamente á que, en defecto de no crearse otro guarda que vijile en la boca dela quebrada de Gatico, se le costée al menos una cabalgadura al unico de peña pobre para que, cómo es devido recorra la costa, y los puntos que necesitan de una activa, pronta y constante vigilancia [Firma: J. M. González]. (J. M. González [sic], “A Señor Ministro de Hacienda”, MH, 1838, T 68, N° 14, f. 1 v.)

La triangulación, ya nombrada en el caso Arana-Beeche y Garayo, constituyó una de las estrategias más inteligentes de los contrabandistas, porque permitía legalizar la salida de la plata a cambio de mercancías sin que las autoridades bolivianas pudieran oponerse. Esta se hacía internando la plata primero en Argentina para reingresarla luego al territorio boliviano asignándole origen salteño, cosa inverosímil porque esta provincia no producía este mineral, pero difícil de comprobar. Esta vía se denominaba “ruta de las pastas” y continuaba por barco hasta Valparaíso, y de ahí por el Cabo de Hornos hacia el Atlántico norte (Platt, 2014, p. 87).

En las siguientes citas queda expresada la impotencia de las autoridades ante la maniobra:

... el Administrador de la Aduana Nacionl. de este Puerto [...] me há dirigido [una comunicación] eccigiendo [una Guía de Aduana] para admitir posteriormente las extracciones de pastas de oro y platas conducidas por Salta pa embarcarlas al extranjero, las q se calculan ser las estraídas de esta R. [República] y es el [falta] que han tomado los comerciantes para burlarse delas disposiciones vigentes [Firma: Gavino Ibañez, gobernador del Puerto y comandante general]. (Gavino Ibañez [sic], “A Señor Ministro de Hacienda”, 11 de febrero de 1831, ABNB, MH, 1831, T 26, N° 16, f. 1.)

La adjunta copia de la Guia de la Aduana de Salta manifestara á V.S. q se han internado de este Puerto, Pastas de Oro y Plata por aquella via como venidas al Estranjero. Tal arvitrio adoptado por los comerciantes en la impotencia de poder estraer nuestras Pastas, há llamado mi atencion. Sabido es q en Salta no hay Piñas ni Oro; y como no pueden ser otros que las de Bolibia las q se internen por este conducto, es preciso q haya un concentimto dela superioridad para su posterior admicion.

Por no entrar en una disencion odiosa y causar perjuicios, hé tenido q respetar la Ley la cual permite la introducción de las Pastas extranjeras; mas para lo sucedido V.S. se dignará consultar la conducta q deva observarse con esta clase de internaciones [Firma: Atanacio Hernandes]. (Atanasio [sic] Hernández, “A Señor Ministro de Hacienda”, 24 de enero de 1831, ABNB, MH, 1831, T 26, N° 16, 17v.)

Aunque las pastas q se presentan no pueden ser de la Republica Argentina, sino dela nuestra; mas haviendose comprobado por cartas y documentos que bienen de Salta, esta Administracion en virtud de las Leyes vijentes, no puede menos de admitirlas sin perjuicio de consultarlo. Procédase al peso y liquidación [Firma: Atanacio Hernandes]. (Atanasio [sic] Hernández, “A Señor Ministro de Hacienda”, 24 de enero de 1831, ABNB, MH, 1831, T 26, N° 16, 14r.)

En la correspondencia mantenida entre el gobierno local y el poder central, las autoridades de Lamar se ocuparon de denunciar la gravedad del fenómeno, la participación de funcionarios de bajo, mediano y alto rango (v.g. oficiales de la guarnición, escribiente de la Secretaría del Puerto, administrador del Tesoro y Aduana) y de comerciantes, en particular extranjeros. También, de reclamar mayores recursos humanos y materiales y el envío de funcionarios del gobierno nacional, como jueces e interventores.

El Estado vigiló y persiguió a los delincuentes, otorgó beneficios a quienes ayudasen a evitar el contrabando y también a los comerciantes que quisieran exportar la plata legalmente. Aunque sacar el mineral sin amonedar estaba prohibido, esto fue permitido mediante órdenes supremas del gobierno central con el objeto de morigerar la pérdida. (S/A, “Nota N° 83” del 4 de Septiembre de 1838, ABNB, MH, 1838, T 68, N° 14.)

En la medida en que se podían instrumentar, se daban acciones directas, como la persecución de contrabandistas. Claro que –para tal vigilancia– se necesitaba aumentar el personal, materia en todo deficiente. Indica Cajías (1975, p. 114) que, para evitar el contrabando había solo dos guardas, uno en Peña Pobre y otro en Gatico. Sabemos que esto tiene que ser con posterioridad a 1838, ya que en una fuente citada justamente se reclama poner un guarda en Gatico o, al menos, darle un caballo al que estaba apostado en Peña Pobre (J. M. González, “A Señor Ministro de Hacienda”, MH, 1838, T 68, N° 14, f. 1 v.). Vemos esta situación reflejada en las fuentes:

Desde Potosí se me aviso [...] que unos comerciantes franceses estaban acopiando, y tenian reunida gran cantidad de piñas [...] pa estraerla clandestinamte pr este puerto... Con estos antecedentes dispuse que el Con. Diego Povil y el Sargto. Apolinar Ramos marchasen á Calama con

instrucciones reservadas pa sorprender dicho contrabando [...] y ver si podían agarrarse dos desertores de la guarnicion [Firma: Manuel Anaya, gobernador del Puerto y comandante general]. (Manuel Anaya, “A Señor Ministro de Hacienda”, 26 de abril de 1830, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17, f. 1 r.)

Para contener los fraudes de contrabando veo que no es suficiente el Guarda de Buena esperanza, y el que está encargado dela playa para el embarque y desembarque de efectos, por lo tanto hé tenido á bien nombrar dos guardas auciliares con las dotacions. de 15 pesos mensuales siendo uno de ellos Jose Jelis Alipas que deberá U. situarlo donde crea mas conveniente y el otro el Sargento Apolinar Ramos para que este lleve la gratificacion de los 15 pesos á mas de su sueldo á este destinará U. al camino de Tames, ordenando se situe en la aguada de Mulatos con la prevencion que tenga U. a bien hacerle [Firma: Gavino Ibañez, gobernador del Puerto y comandante general]. (Gavino Ibañez, “A Señor Ministro de Hacienda”, 2 de octubre de 1830, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17, f. 2.)

... pa impedir con mas seguridad el comercio que en lo sucesivo se hará clandestinamente, [...] seria conveniente crear un guarda que debería situarse en la boca de la quebrada, paso indispensable pa los que vienen de cualesquiera direccion que procedan á tomar algún punto de la costa [Firma: J. M. Gonzales]. (J. M. González [sic], “A Señor Ministro de Hacienda”, ABNB, MH, 1838, T 68, N. 14, f. 1.)

El reparto de las pastas, piñas y monedas decomisadas entre el denunciante, el funcionario aprehensor y el erario local, fundado en legislación *ad hoc*, buscó interesar a la ciudadanía y a los funcionarios en la persecución de los delincuentes. En esta cita, que completa el expediente comentado por Letelier y Castro (2017, p. 136), se puede conocer la conclusión del caso de Chacance, con el detalle de las medidas tomadas.

... se dan por decomisados los 631 mcos. de plata Piña aprehendidas en la Pampa de Chacance por el tnte José Manl. Angulo [...] parece llegado el caso de que se reparta al tenor de la Ley de 27 de Noviem. de 1830 entre el aprehensor y denunciante. / Es indudable q el teniente Angulo verifico la aprehencion real, y condujo el comiso hasta el puerto salvando los riesgos q era consiguientes no teniendo mas escolta que la del Maestro de Posta de Chacance y otro moso, pero tampoco es menos cierto que sin el aviso y denuncia formal q le hizo la muger de este no habría verificado el comiso, como q absolutamte ignoraba q la hubiese. Ademas de esto el referido Maestro de Posta y toda su familia tenían y conservan ordenes mas positivas de selar el contrabando, y si el tnte Angulo contrajo un merito en la aprencion no lo obtuvo menos aquella

buena muger pr su denuncia. La creo pues acreedora á una recompensa, yá por que el hecho le corresponde, y yá por estimular practicamente el selo contra los contrabandistas cargada de fam. y necesitada de fomentarse en aquel desierto merece q el Supmo Gobno al tiempo de repartimiento la tenga presente señalando la suma que sea de su Supremo agrado, pa evitar cuestión con el aprehensor. / El producto neto de las piñas [...] es de 5443 ps 7/4 rls sin pension de dro. de alcaba. pues los ha satisfho. el comprador. De esta cantidad hay que rebajar 18 ps. desembolsados pr el tesoro en varios gastos pequeños, sin hacer mención de los pasos judiciales q he dado de ofe; y pr gobierno de V.G. deberán quedar repartibles 5425 ps 7/4 rls salvo los gastos que se hayan hecho en esa. [Firma: Gavino Ibañez, gobernador del Puerto y comandante general]. (Gabino Ibañez [sic], “A Señor Ministro de Hacienda”, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17, f. 1.)

La estrategia recurrente del Estado fue la reducción arancelaria de la exportación, que se desplomó del 5% al 1% entre 1830 y 1832 (Manuel Anaya, “A Señor Ministro de Hacienda”, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17; Manuel Fernández Alonso, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17 y Manuel Dorado, “A Señor Ministro de Hacienda”, ABNB, MH, 1838, T 68, N° 14.). Se entendía que tan magro impuesto llevaría a desalentar el contrabando. Esta política fue impulsada por el gobierno local y encontró buena recepción en el poder central.

... siendo tan combente a la Republca proteger la internación de Pastas, y Plata de los Estados vecinos al mercado de este Puerto, asi como seria perjudicialisimo el consentir en la Estraccion de nuestras Piñas, observamos, que para evitar el contrabando de este articulo, sería combte rebajar el Derecho de Esportacion al 3 %, medida con la cual, se atraen mas las referidas Pastas del Exterior, y se debilita el interes de embarcarlas clandestinamente, por que no mereciendo el Derecho la pena de correr riesgos, el comerciante hara sus especulaciones, con buena féé. Quiera V.G. elevar al conocimiento del Supremo Gobno esta indicacion, para que pesando la importancia de esta medida, resuelva lo combente: advirtiendo que el contrabando de Piñas de Nuestra Republca esta contando con la savia resolucion, vigente de haberse aumentado el balor de los [?] á favor del minero, o rescatador [Firma: Manuel Fernández Alonzo y Atanacio Hernandez]. (En Manuel Anaya, “A Señor Ministro de Hacienda”, ABNB, MH, 1830, T 21, N° 17, f. 3v.)

La medida que adoptó el Administrador del Tesoro y Aduana de ese Puerto [...] ha merecido la aprobación de S.E. el Precidente, en conci-

deracion a los justos recelos que la escijieron, para la seguridad de los derechos de la renta, y atajar los abusos, que podría producir cualquier descuido en esta materia. Con este motivo dispone S.E., que las platas procedentes de Tarapaca, y otros minerales del exterior solo paguen el 1 % de derechos con estraccion por ese Puerto. Lo que participo a V.S. de Orden Suprema en contestacion, afin de que lo hago entender asi al referido Administrador. Lo que me cabe la satisfacción de copiar a U. para su inteligencia y cumplimiento [Firma: Manuel Dorado, secretario de Gobierno]. (Manuel Dorado, “Nota N° 156”, 13 de septiembre de 1832, ABNB, MH, 1838, T 68, N° 14.)

Resumiendo, entre las estrategias de los contrabandistas se contaban la colusión con funcionarios estatales de diferentes jerarquías, la articulación con transportistas (buques mercantes con los que se intercambiaba plata por mercancías, arrieros que hacían las travesías del desierto e indios *chango* que dominaban la costa); el uso de diversas rutas (el camino de postas que pasaba solo por territorio nacional, la “ruta de las pastas” que permitía la triangulación vía Argentina y caminos secundarios, como el que llevaba a Punta Tames, lugar apartado de Cobija); el enterramiento en algún punto del desierto o en playas de caletas desde donde la plata podía sacarse a los buques; el ocultamiento en casas del puerto y el cambio de contenido de los bultos.

El Estado, por su parte, se orientó a permitir mediante decretos presidenciales la exportación de plata no amonedada, otorgar una reducción arancelaria de derechos de exportación del 5% al 1%, repartir el decomiso entre aprehensor, denunciante y gobierno local e intentar un mayor control en el interior y en la costa ampliando la plantilla de guardias o generando nuevos cargos, como el Comisario de Guías.

En la figura 6 graficamos los principales sitios y rutas de esta sistematización. En la línea de costa, dominada por el puerto de Cobija-Lamar, 1: Punta Tames, 2: Aguada del Mulato, 3: Gatico, 4: Tocopilla y 5: Caleta Duendes. En el interior del territorio, las postas de I: Colupo, II: Chacance, III: Miscanti, IV: Guacate y V: Santa Bárbara. En línea amarilla, señalado el “camino de postas” entre Cobija-Lamar y Potosí. En línea verde, el camino al noroeste argentino que pasaba por Calama y San Pedro. En línea púrpura, la “ruta de las pastas” que ingresaba a territorio argentino y luego reingresaba a Bolivia siguiendo el recorrido normal. En línea roja, el camino desde la posta de Miscanti (III) a Punta Tames (1). Pueblos y ciudades se han marcado con puntos rojos.

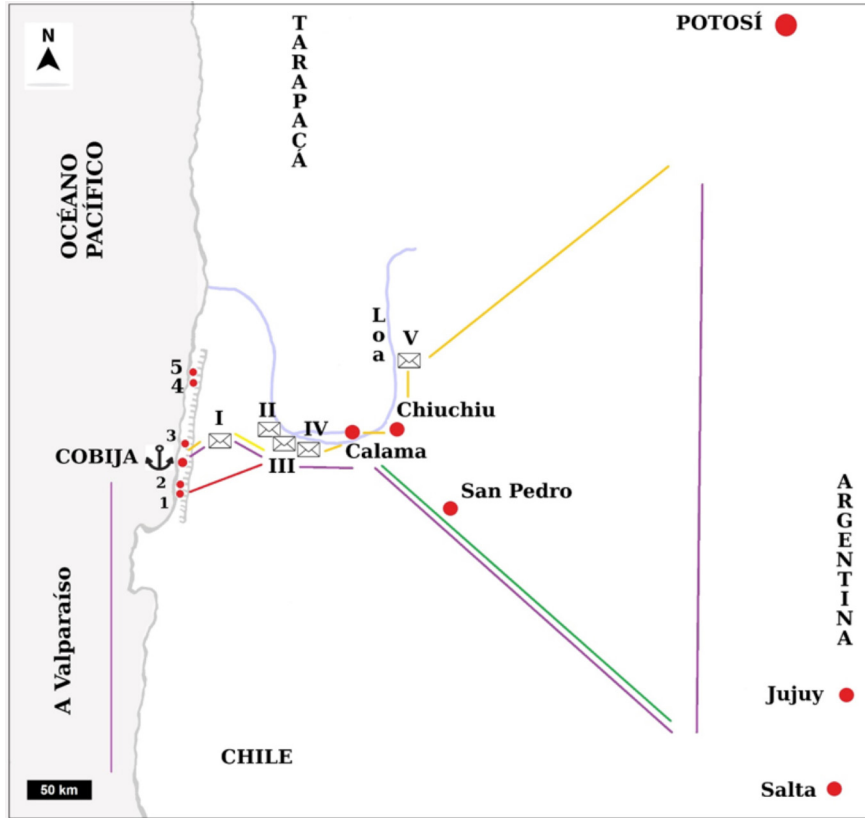


Figura 6. Principales sitios y rutas nombrados en las fuentes documentales. No se han señalado las fronteras nacionales porque estas no estaban aún establecidas claramente (ver figura 1). Fuente: elaboración propia.

CONCLUSIONES

Se ha propuesto que existieron alianzas entre los empresarios y los arrieros para ejercer el contrabando (Letelier, 2016, p. 231). Esto es en algún punto exacto, ya que la mercancía no se podía mover sin los transportistas. Sin embargo, dada la relación desigual entre ambos actores, que llevó a frecuentes abusos por parte de los comerciantes (Carmona et al., 2021, p. 42), y la complejidad de la cadena de acciones que permitía contrabandear, el rol de los transportistas fue importante, pero debió de estar supeditado al de los comerciantes en complicidad con algunos funcionarios estatales.

Como anotan Letelier y Castro (2019, p. 161): “...los empresarios eran parte fundamental del proyecto de estado nación [...] permitían la conexión con el resto del mundo y [...] eran quienes lo financiaban con el desarrollo del comercio local y a través de empréstitos al gobierno boliviano...”. Ya Cajías (1975, pp. 279-280) había hecho hincapié en el poder político que detentaron porque “... dominaban el comercio de importación [...] la exportación de dinero, el rescate de plata peruana y argentina (por lo tanto, el contrabando), la minería, etc.”. Esto “habría aflojado un control efectivo [...] por parte de las autoridades” (Letelier y Castro, 2019, p. 161).

Los empresarios privados fueron entonces un elemento central del proyecto en marcha. El Estado –a tono con el liberalismo decimonónico en boga– los consideraba verdaderos impulsores del progreso. Difícil es pensar entonces que el gobierno pagase el costo de un enfrentamiento si entendía que este detendría el avance del puerto (Cajías, 1975, p. 268; Carmona et al., 2021, p. 36).

Ahora bien, si tomamos en cuenta que el Estado permitió la exportación de plata no amonedada y bajó su gravamen al mínimo para desalentar el contrabando, ¿cuál fue la causa de que el delito persistiera e incluso se agudizara en la próxima década, tal como señala Platt (2014, p. 116)?

El elemento crucial de la explicación más factible ya fue aportado en las páginas anteriores y reside en el impuesto cobrado a los mineros por el Estado, el cual ascendía hasta la cuarta parte del valor de lo extraído. Señala Prado (2001, p. 169) que, ante esta situación, los mineros demandaron la libre exportación de plata sin acuñar y un impuesto único de 1 peso por marco de plata exportado. Esto sería adoptado por el gobierno de Bolivia recién hacia 1870.

En este escenario, si los mineros daban al Banco de Rescates solo una parte de la producción, lo restante podía desviarse al circuito ilegal. Pero, dado su origen espurio, los comerciantes no podían declararlo para beneficiarse de la reducción de impuestos a la exportación. Solo cabía intercambiarlo por otras mercancías o sacarlo por vía del contrabando. Esto coincide con la idea de que hasta la mitad de la plata extraída salía del país por este conducto, lo que habría llevado al desfinanciamiento del Banco de Potosí (“Nota n° 25”, Lamar, 8 de marzo de 1842, ABNB, MH, 1842, T 112, N° 7).

Tomando lo anterior en consideración, resultaba imposible que las autoridades del gobierno local pudieran controlar con los exiguos recursos disponibles un problema que se originaba fuera de los límites de su jurisdicción, que sucedía incluso más allá de las fronteras nacionales y que traía importantes beneficios para los contrabandistas, organizados en una larga

cadena de colusión entre mineros, comerciantes, funcionarios y transportistas.

Como vimos a través de este artículo, aunque la lejanía a los centros administrativos y productivos, la baja densidad poblacional y lo extremo del clima y de la geografía de Atacama han llevado a calificarla bajo la categoría histórica-colonial de despoblado (Molina Otárola, 2016, p. 1415), este territorio fue “un escenario en donde distintos grupos humanos desplegaron a lo largo del tiempo diversas estrategias de habitar y transitar” (Borie et al., 2016, p. 209).

En este sentido, el estudio de las prácticas de contrabando a través de los actores y sus estrategias nos abre la posibilidad de conocer usos del espacio atacameño por fuera de los límites demarcados por el Estado. Si el orden estatal propone una circulación de las mercancías a través de un camino legal, los personajes escriben sus propias reglas para eludir el control y obtener ganancias. Implementan estrategias básicas como el enterramiento de lo prohibido, practican rutas secundarias (v.g. el camino de Tames) y salen por caletas menores (v.g. punta Duendes). También, otras muy elaboradas como los tratos internacionales y la organización de largos recorridos que los llevan a ingresar a Argentina para finalmente reingresar a Bolivia por Salta con la mercancía saneada por el cruce de fronteras o recibiendo otra mercadería a cambio.

Estas formas de uso del territorio abren la puerta a investigar cómo el contrabando de plata se generó en un cruce entre lo legal y lo ilegal, y con la intervención de múltiples actores, como en el caso de la relación entre comerciantes argentinos y bolivianos dentro del espacio centro-sur andino y más allá de él, integrándose desde las dinámicas socioeconómicas locales a los intereses del capitalismo global.

En un artículo reciente, Langer (2021) utiliza fuentes epistolares privadas para proponer que este fenómeno fue un factor decisivo en el desarrollo económico de los Andes meridionales en el siglo XIX porque fomentó la actividad económica al distribuir sus ganancias “ampliamente en la sociedad boliviana”, en particular entre propietarios de minas, transportistas y pequeños mineros campesinos (Langer, 2021, pp. 314 y 322).

Su aporte es muy interesante porque nos permite conocer prácticas concretas a través de la voz de los mismos contrabandistas. Sin embargo, creemos que no sustenta una hipótesis tan general sobre la relación entre contrabando y desarrollo económico positivo. Pensamos que la acuñación en plata de baja ley (la “moneda feble” de Santa Cruz) fue un factor de mayor impacto positivo porque permitió la continuidad del comercio en el

espacio centro-sur andino luego de la desarticulación del espacio peruano colonial y cuando las economías regionales empezaban a recuperarse luego de la sangría de las guerras de Independencia (Langer y Conti, 1991, pp. 96-100).

Aun aceptando que el contrabando produjo dinamismo mercantil, si benefició “en negro” a solo una parte de la sociedad boliviana, es justo suponer que ese mismo beneficio podría haber aportado “en blanco” a lograr soluciones de fondo que el país y la región necesitaban y que eran constantemente demandadas por el poder local y los habitantes. Piénsese que el tramo carretero entre Cobija y Calama fue pagado por un privado (la firma Juan José Aguirrezavala y Cía.) y habilitado recién en 1870 (Bermúdez, 1967). Esto sucedió cuando los intereses chilenos ya habían ganado parte de la economía regional, pocos años antes de que Bolivia perdiera Atacama, en los inicios de la Guerra del Pacífico (1879).

REFERENCIAS

- Aillón, E. (2008). En torno a la desestructuración del espacio colonial andino: Bolivia 1825-1850. En E. Cavieres (ed.). *Del altiplano al desierto. Construcción de espacios y gestación de un conflicto* (pp. 41-82). Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.
- Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (ABNB), Sucre-Bolivia, fondos del Ministerio del Interior (MI) y del Ministerio de Hacienda (MH).
- Bittmann, B. (1983). Cobija: panorama etnohistórico con relación a los informes del Dr. José Agustín de Arze. *Chungará*, 10, 147-153. http://chungara.cl/Vols/1983/Vol10/Cobija_panorama_etnohistorico_den_relacion.pdf
- Bermúdez, O. (1967). Las casas comerciales de Artola y Aguirrezavala. Apuntes para la historia de Cobija. *Revista de la Universidad del Norte*, 2, 31-38.
- Borie, C., Castro, V., Varela, V., y Aldunate, C. (2016). Cobija y sus vías de conexión con el interior de Atacama. Desde la Colonia hasta la guerra del salitre. *Diálogo Andino*, 49, 209-223. <https://www.scielo.cl/pdf/rda/n49/art21.pdf>
- Cajías, F. (1975). *La provincia de Atacama (1825-1842)*. Instituto Boliviano de Cultura.
- Carmona, J.; Chiappe, C. y Gundermann, H. (2021). Para asociarse con gentes de razón: alfalfa y “civilización” durante la habilitación del puerto boliviano de Cobija (Atacama, 1825-1884). *Historia Crítica*, 82, 29-54. <https://doi.org/10.7440/histcrit82.2021.02>
- Casassas, J. M. (1992). Carta del Factor de Potosí Juan Lozano Machuca (al virrey del Perú Don Martín Enríquez) en que da cuenta de cosas de aquella villa y de las minas de los Lipés (año 1581). *Estudios Atacameños* (En línea), 10, 30-34. <https://doi.org/10.22199/S07181043.1992.0010.00006>

- Castro, V., Aldunate, C., y Varela, V. (2012). Paisajes culturales de Cobija, Costa de Antofagasta, Chile. *Revista Chilena de Antropología*, 26, 97-128. <https://revistadeantropologia.uchile.cl/index.php/RCA/article/view/26556/28011>
- Chiappe, C. y Carmona, J. (2022). Criando a Atacama: desde el tributo y el reparto forzoso hasta el fiado estatal y la contribución indígena (siglos XVI al XIX). *Fronteras de la Historia* 27(2), 185-209.
- Conti, V. 2007. *Articulaciones mercantiles del espacio saltojujeño durante el período rosista* [tesis de posgrado en Historia. Universidad Nacional de La Plata]. <https://memoria.fahce.unlp.edu.ar/tesis/te.228/te.228.pdf>
- D'Orbigny, A. ([1835] 2002). *Viaje a la América Meridional*. Instituto Francés de Estudios Andinos-Plural editores. https://horizon.documentation.ird.fr/exl-doc/pleins_textes/divers20-06/010034075.pdf
- Frezier, A. (1735). *A voyage to the south-sea and along the coasts of Chili and Peru in the years 1712, 1713, and 1714*. Printed for C. Bowyer, and Sold by J. Osborn at the Golden Ball in Pater-Noster Row. <https://www.biodiversitylibrary.org/item/165218#page/216/mode/1up>
- Godoy, M. (2013). Donde el cóndor de los Andes apenas se posa tímido. El puerto de Cobija y el litoral de Atacama en el informe del coronel Quintín Quevedo, julio de 1867. *Estudios Atacameños*, 46, 127-144. <https://revistas.ucn.cl/index.php/estudios-atacamenos/article/view/12/11>
- Langer, E. (2021). Desarrollo económico y contrabando de plata en el siglo XIX (Andes centromeridionales). *Diálogo Andino*, 66, 313-324. <http://dialogoandino.cl/wp-content/uploads/2022/02/RDA-66-25-ERICK-LANGER.pdf>
- Langer, E. y Conti, V. (1991). Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centromeridionales (1830-1930). *Desarrollo Económico*, vol. 31, 121, 91-111. <https://doi.org/10.2307/3466729>
- Letelier, J (2011). Clasificando indios, un ejemplo de la construcción de la categoría changos durante el siglo XVI y XVII en la zona de la actual provincia del Loa. *Revista Taltalia*. 4, 103-115. <https://api.nakala.fr/data/11280%2Fb054993c/20b0bd2539963896c57de0c732596bfd6e127ad4>
- Letelier, J. (2016). Entre la costa de Cobija y tierras altas: el tráfico arriero a inicios de la República Boliviana. *Diálogo Andino*, 49, 225-234. <http://dx.doi.org/10.4067/S0719-26812016000100022>
- Letelier, J. y Castro, V. (2017). Changos en el Puerto de Cobija. Transformaciones sociales durante el siglo XIX. *Revista Española de Antropología Americana*, 47, 127-142. <https://doi.org/10.5209/REAA.61974>
- Letelier, J. y Castro, V. (2019). Imaginarios del puerto Lamar desde 1825 a 1877. *Chungará*, 51 (1), 155-166. <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562018005002201>
- Lofstrom, W. (1974). Cobija, Bolivia's first outlet to the sea. *The Americas*, 31(2), 185-205. <https://doi.org/10.2307/980638>
- Martínez, J. (1985). Información sobre el comercio de pescado entre Cobija y Potosí, hecha por el corregidor de Atacama don Juan de Segura (19 de julio

- de 1591). *Cuadernos de Historia*, 5, 161-171. <https://cuadernosdehistoria.uchile.cl/index.php/CDH/article/view/46524/48539>
- Molina Otárola, R. (2006). El despoblado de Atacama: diversidad ambiental, evidencias históricas y etnográficas de su poblamiento. *Actas del XVII Congreso Nacional de Arqueología Chilena*, Tomo 2. Sociedad Chilena de Arqueología y Universidad Austral de Chile, 1415-1428. https://www.researchgate.net/publication/331157812_EL_DESPOBLADO_DE_ATACAMA_DIVERSIDAD_AMBIENTAL_EVIDENCIAS_HISTORICAS_Y_ETNOGRAFICAS_DE_SU_POBLAMIENTO#fullTextFileContent
- Platt, T. (2014). Caccheo y minería mediana en las provincias de Potosí: Lipez y Porco (1830-1850). *Estudios Atacameños*, 48, 85-118. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-10432014000200008>
- Prado, G. (2001). Efectos económicos de la adulteración monetaria en Bolivia, 1830-1870. *Revista de Análisis del Banco Central de Bolivia*, 4(2), 141-185. https://www.bcb.gob.bo/webdocs/publicacionesbcb/revista_analisis_ra_vol0402/articulo_5_v4_2.pdf
- Téllez, E. (1989). *Historia general de la frontera de Chile con Perú y Bolivia, 1825-1929*. Universidad de Santiago de Chile. <http://www.memoriachilena.gob.cl/602/w3-article-66396.html>
- Téllez, E. y Silva, O. (2013). Descripción de la provincia de Atacama (Bolivia) en 1832. *Cuadernos de Historia*, 39, 2013, 171-178.
- Villalobos, S. (1961). Contrabando francés en el Pacífico, 1700-1724. *Revista de Historia de América*, 51, 49-80. <https://www.jstor.org/stable/20138393>