

# **CIRCUITOS ECONÓMICOS DURANTE EL AUGE DE LA GOMA EN BOLIVIA (1880-1912)**

José Octavio Orsag Molina



CIRCUITOS ECONÓMICOS  
DURANTE EL AUGE DE LA GOMA  
EN BOLIVIA (1880-1912)

José Octavio Orsag Molina



Vicepresidencia del Estado  
Presidencia de la Asamblea Legislativa Plurinacional  
**BOLIVIA**





Orsag Molina, José Octavio  
Circuitos económicos durante el auge de la goma en Bolivia (1880-1912) :  
Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia, 2021.  
220 p. ; 24 cm – (Teoría e historia)  
ISBN 978-99974-25-26-3 (versión impresa)  
ISBN 978-99974-25-24-9 (versión digital)  
1. Bolivia – El comercio de la goma en el oriente boliviano 2. Bolivia – Aduanas y  
aduanillas en la economía gomera 3. Bolivia – Exportación de goma y economía  
nacional 4. Bolivia – Economía de la goma en Beni y Santa Cruz I. Vicepresidencia del  
Estado Plurinacional, ed. II. Título.

Director general del CIS: Jiovanny Samanamud Ávila  
Gestión editorial: Claudia Dorado Sánchez y Álvaro Cuéllar Vargas  
Cuidado de edición: Helen Álvarez Virreira y Anthony Laura Achá  
Diseño de tapa: Leonardo Linares Canedo y Karenina Goitia Sánchez  
Diseño y diagramación: Carla Angelo Paredes y Ligia Huanca Amaro

Derechos de la presente edición, junio de 2021  
© Vicepresidencia del Estado Plurinacional de Bolivia,  
Centro de Investigaciones Sociales (CIS)  
Calle Mercado n.º 308  
La Paz - Bolivia  
+591 (2) 2142000  
Casilla n.º 7056, Correo Central, La Paz  
www.cis.gob.bo

ISBN: 978-99974-25-26-3 (versión impresa)  
ISBN: 978-99974-25-24-9 (versión digital)  
D.L.: 4-1-55-2021 P.O.

Primera edición  
Impreso en Bolivia  
300 ejemplares

Las opiniones expresadas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de su autor o autores y  
no necesariamente representan la postura de las instituciones que han contribuido a su financiamiento,  
producción o difusión.

Este libro se publica bajo licencia de Creative Commons:  
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)

Esta licencia permite a otros crear y distribuir obras derivadas a partir de la presente obra de modo  
no comercial, siempre y cuando se atribuya la autoría y fuente de manera adecuada, y se licencien  
las nuevas creaciones bajo las mismas condiciones.



## Índice

Presentación	7
Prólogo	11
Bibliografía	15
Introducción	17
 PRIMERA PARTE: El comercio de la goma y los departamentos del oriente boliviano	 23
1. Los circuitos de exportación de goma	25
1.1. Primera región: el noroeste amazónico	29
1.2. Segunda región: las provincias del norte de La Paz	37
1.3. Tercera región: el norte cruceño	42
1.4. Provincia Iténez, ¿una cuarta región?	50
1.5. Las regiones y los costos del transporte	55
2. Aduanas y aduanillas: el crecimiento de la economía gomera	59
2.1. Las aduanas del oriente boliviano: Villa Bella y Puerto Suárez	61
2.1.1. Villa Bella	61
2.1.2. Puerto Suárez	67
2.1.3. Administración de las aduanas del oriente boliviano	72
2.2. El <i>boom</i> de las aduanillas: la colonización de las regiones remotas	75
2.2.1. Los pocos años de la aduana del Acre	75
2.2.2. Abuná y Bahía, las fronteras de la explotación de goma	78
2.3. Los confines de la Amazonía: la aduanilla de Iténez y San Matías	84
2.4. Exportaciones por La Paz, Oruro y Yacuiba	94
3. La exportación de goma y la vida económica de los departamentos del oriente boliviano	105
3.1. La escasez de circulante	108
3.2. La subvención a los tesoros departamentales	114
3.3. La renta fiscal per cápita	121



SEGUNDA PARTE: El mercado interno oriental	125
4. Carne, azúcar y alcohol: producción en los departamentos del oriente boliviano	127
4.1. Las transformaciones: la economía en el oriente boliviano durante el siglo XIX	129
4.2. Las economías de Beni y Santa Cruz durante el auge de la goma	137
4.2.1. Departamento de Beni	137
4.2.2. Departamento de Santa Cruz	148
5. Las vías de comercio	165
5.1. Conexión de las barracas gomeras con el río Mamoré	166
5.2. El comercio por el río Mamoré	171
5.3. La apertura de otras vías de comunicación y comercio	178
6. El fin del mercado interno oriental	187
6.1. Debates y proyecciones sobre la construcción del ferrocarril	188
6.2. Los efectos del ferrocarril Madera-Mamoré y la caída de los precios internacionales de la goma	196
Conclusión	203
Bibliografía	207
Sobre el autor	217

#### ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	31
Tabla 2	33
Tabla 3	33
Tabla 4	35
Tabla 5	36
Tabla 6	39
Tabla 7	40
Tabla 8	41
Tabla 9	41
Tabla 10	41
Tabla 11	43
Tabla 12	46
Tabla 13	46
Tabla 14	47

Tabla 15	47
Tabla 16	48
Tabla 17	56
Tabla 18	56
Tabla 19	62
Tabla 20	68
Tabla 21	77
Tabla 22	79
Tabla 23	83
Tabla 24	89
Tabla 25	95
Tabla 26	99
Tabla 27	100
Tabla 28	115
Tabla 29	117
Tabla 30	122
Tabla 31	133
Tabla 32	138
Tabla 33	141
Tabla 34	142
Tabla 35	143
Tabla 36	144
Tabla 37	146
Tabla 38	158
Tabla 39	172
Tabla 40	174

#### ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1	28
Mapa 2	54
Mapa 3	106

#### ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1	116
Gráfico 2	118



## Prólogo

José A. Peres-Cajías\*

El trabajo de José Octavio Orsag Molina es una buena noticia desde diferentes puntos de vista. En primer lugar, se trata de un aporte novedoso para la historiografía económica boliviana, una disciplina de poca producción luego del *boom* de la década de 1990 (Peres-Cajías, 2015; Contreras, 2015). En segundo lugar, se trata de la contribución de un historiador menor de 25 años, cuyas metodologías, herramientas e influencias investigativas pueden dialogar y brindar nuevas pistas a los trabajos en historia económica que diferentes economistas vienen ejecutando en los últimos años (por ejemplo, Velásquez-Castellanos y Pacheco, 2017; Kehoe *et al.*, 2018). En tercer lugar, se trata de una investigación realizada en varios archivos ubicados en diferentes ciudades del país: Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia, en Sucre; Museo y Archivo Histórico Regional, en Santa Cruz de la Sierra; Archivo de la Casa Suárez, en Guayaramerín; y Archivo y Biblioteca de la Asamblea Legislativa Plurinacional, en La Paz. Esta diversidad de fuentes es buena porque enriquece el análisis: el autor nutre su argumento con memorias oficiales de ministerios bolivianos, estadísticas oficiales preparadas por diferentes estructuras administrativas (municipios, prefecturas, Estado central), informes oficiales de diferentes tipos de autoridades (alcaldes, prefectos y/o ministros), periódicos de la época e, incluso, facturas comerciales privadas.

En cuanto a las contribuciones específicas de la investigación, quiero remarcar algunos elementos. En primer lugar, este trabajo debe ser entendido en el marco de los reclamos ya enunciados por aquellos que se ocuparon antes del *boom* de la goma, acontecido a finales del siglo XIX y principios del siglo XX: se trata de una “historicidad que ha permanecido fuera de la memoria histórica de los bolivianos” (Gamarra, 2007). En efecto, Orsag Molina plantea que ese *boom* fue fundamental para diferentes regiones de Bolivia, pero que, ante todo, debe ser entendido como un fenómeno económico que tuvo efectos sobre el conjunto del país. Por ejemplo, mediante la localización de la producción muestra la gran extensión cubierta por la economía de la goma:

---

\* Investigador *Beatriu de Pinós*, Universitat de Barcelona.



desde el norte del departamento de La Paz, pasando por los actuales departamentos de Pando y Beni, hasta el noreste del departamento de Santa Cruz. Asimismo, al analizar las rutas de comercialización de la goma, como termómetro de dinamismo económico, resalta que ese fue el único producto de exportación que salió del país por los cuatro puntos cardinales: por Villa Bella en el noroeste boliviano, por Puerto Suárez en el oriente, por La Paz y Oruro en el occidente, como también por Yacuiba (Tarija) en el sur.

El segundo elemento que remarca los efectos nacionales de la explotación de la goma se vincula con los derechos de exportación; es decir, los tributos de la goma se vincula con los derechos de exportación; es decir, los tributos pagados por los exportadores al fisco boliviano. Esos recursos fueron fundamentales para las regiones donde se explotó la goma. Al respecto, Orsag Molina calcula las rentas fiscales per cápita y muestra la mayor magnitud de las mismas para el departamento de Beni y para el Territorio Nacional de Colonias del Noroeste, factor que no se explica solamente por la menor densidad poblacional en los mismos. Sin embargo, esas rentas fueron también fundamentales para el funcionamiento del propio Tesoro General de la Nación. Por ejemplo, al analizar las *cuentas generales* del Estado, se observa que los derechos de exportación de goma fueron superiores a los generados por la plata o el estaño en 1902, 1909 y 1910. Entonces, ¿fue el periodo 1890-1910 un periodo de tránsito de la plata al estaño o, más bien, un periodo en el cual el centro de gravedad de la economía boliviana se alargó más allá de las montañas de los Andes?

Considerando mis propios intereses investigativos, encontré particularmente fascinante la narración sobre la instalación de las aduanas y de las aduanillas encargadas del cobro de esos tributos. El texto destaca cómo se materializaron gracias a una mezcla de preocupaciones económicas y geopolíticas. Así, la narración del autor pone de manifiesto, una vez más, las dificultades del Estado boliviano por sentar soberanía frente a otros países o intereses privados a fines del siglo XIX y principios del XX. Por ejemplo, se observa que las controversias sobre tributación con Brasil no terminaron con la Guerra del Acre. Asimismo, el texto pone de manifiesto aspectos que siguen presentes en nuestros debates en torno a la legitimidad y a la capacidad del Estado boliviano: transferencias interregionales, contrabando, o existencia de fronteras olvidadas por el *centro* del país. Se trata de interrogantes que no son solo críticos para el debate histórico, sino para el debate actual: ¿quién debía (debe) beneficiarse de las rentas fiscales de la goma (gas): el país en su conjunto, las regiones productoras, cada una de estas en forma proporcional?

Una tercera entrada que sugiere el carácter nacional de la explotación de la goma se vincula con los agentes económicos que se beneficiaron del auge: no solo fueron los dueños de las barracas en la Amazonía, sino también productores benianos, cruceños y comerciantes cochabambinos. Ello

es importante, dado el contexto de crisis económica que sufrieron muchos de estos agentes ante la pérdida de los mercados del occidente del país, derivada de la instalación de ferrocarriles y de las diferencias de productividad existentes con las importaciones (Rodríguez Ostría, 1994). En ese contexto, el trabajo de Orsag Molina sugiere que el *boom* de la goma entre finales del siglo XIX y principios del XX representó una alternativa para esos agentes económicos que la historiografía no ha valorado en su justa dimensión.

Este último elemento se vincula con otra gran contribución de este trabajo: cuestiona el análisis del auge de la goma como un "enclave exótico" y sugiere, más bien, identificar los efectos económicos que este tuvo sobre diferentes regiones del oriente boliviano. Bajo esa perspectiva, propone la existencia de un mercado interno oriental que se dinamizó gracias a la exportación de goma a los mercados internacionales. Así, las rentas generadas por la goma no solo sirvieron para demandar productos o servicios de lujo desde los países desarrollados (véase la producción el *Fitzcarraldo*, de Werner Herzog). Al contrario, las pulsaciones de demanda generadas por la venta de este *commoditie* fueron claves para la ganadería en Beni o para la producción de azúcar y de alcoholes en Santa Cruz.

Más aún, al describir los efectos que la goma generó en las diferentes provincias de Santa Cruz y Beni, el autor nos hace pensar que no es que la goma tuviese efectos "nulos sobre su entorno" (Bonilla, en Gamarra, 2007), sino que generó efectos que deben ser entendidos en una estructura económica específica, caracterizada por la escasez de mano de obra, escasez y luego concentración de capital, y nula o deficiente vinculación. La necesidad de entender ese mercado interior dentro de sus propias especificidades cuestiona también otra narrativa presente en la historiografía boliviana: a diferencia de lo que ocurrió en los mercados occidentales del país, el mercado interno oriental no debería ser visto en el contexto de la transición del orden colonial a la República (Mitre, 1986), sino como un resultado propio del siglo XIX. Las propias especificidades y limitaciones de ese mercado oriental explican también su fragilidad y súbita declinación ante dos *shocks* acontecidos en los albores de la Primera Guerra Mundial: la caída en los precios internacionales de la goma y la instalación del ferrocarril Madera-Mamoré.

Dentro del análisis de las especificidades de esos mercados y a pesar de los avances que presenta Orsag Molina en este texto, falta aún un análisis más formal de la evolución de los costos de transporte. Por ejemplo, no queda claro si el transporte por río era siempre una mejor alternativa al transporte terrestre y si esa relación cambió a lo largo del tiempo. Tampoco queda claro cuándo el productor prefería una ruta específica o era indiferente en exportar su producción por el Pacífico o por el Atlántico. Esos son elementos críticos que nos ayudarían a entender la integración de los mercados, la



configuración de los circuitos comerciales en el oriente boliviano y la evolución del potencial económico de tales mercados.

De todas maneras, estudiar el *boom* de la goma más allá del enclave es crucial, porque permite dialogar con otras contribuciones realizadas por la historiografía latinoamericana. Que quede claro, no se trata de descartar el uso del concepto de enclave económico, ya que este puede ser útil para entender determinados procesos económicos. Sin embargo, pareciera que la influencia de los trabajos *dependentistas* realizados en las décadas de 1960 y 1970 tendieron a generar una imagen extremadamente simplificada en nuestro imaginario, en el que se relaciona exportación de recursos naturales en el siglo XIX y principios del XX con escaso desarrollo industrial, fuga de capitales al exterior y/o escasa integración económica interna. En contraste, gracias a trabajos como los de Leandro Prados de la Escosura (2008) o Sandra Kuntz (2017), podemos observar que los efectos de la integración comercial de los países de América Latina con los países más desarrollados fueron bastante heterogéneos durante la posindependencia y la primera globalización (años 1850 y 1929). Por ejemplo, se ha comprobado que la tasa de retorno de las exportaciones mexicanas fue sumamente elevada durante el porfiriato (años 1880 y 1900) o que la industria argentina tuvo su primer gran impulso durante la *belle époque* (1890-1913), momento en el cual ese país se consolidaba como uno de los graneros del mundo.

Investigaciones como esta nos invitan a cuestionar los supuestos bajo los cuales los latinoamericanos, ya sea desde la investigación o desde el conocimiento popular, hemos tendido a pensar nuestro pasado en las últimas décadas. Por un lado, se observa que aún es necesaria mucha más evidencia empírica. Al respecto, el trabajo de campo de Orsag Molina pone de manifiesto un elemento crítico: los archivos bolivianos y el profesionalismo de sus trabajadores brindan un potencial investigativo que deberíamos ser capaces de aprovechar. Así, el trabajo de este joven investigador sugiere que las tantas lagunas que existen en nuestra historiografía no son necesariamente resultado de una supuesta *falta de fuentes*. Por otro lado, tenemos que ser conscientes de que la acumulación de evidencia empírica no será utilizada con eficiencia en la medida en que no seamos capaces de crear nuevos marcos interpretativos de nuestra historia. En este sentido, creo que todavía tenemos el desafío de ofrecer marcos teóricos novedosos, capaces de refrescar las visiones que nos influyen desde hace por lo menos 80 años. Estoy seguro de que la próxima obra de José Octavio nos permitirá avanzar en esa dirección.

## BIBLIOGRAFÍA

Contreras, Manuel

2015 "Notas en torno a 'Avances y desafíos en la historia económica de la Bolivia independiente'". En: *T'inkazos*, revista boliviana de Ciencias Sociales, número 38. 143-149.

Gamarra, María del Pilar

2007 *Amazonía Norte de Bolivia. Economía gomera, 1870-1940*. La Paz: Producciones CIMA.

Kehoe, Timothy; Carlos Machicado y José Peres-Cajías

2018 "The Monetary and Fiscal History of Bolivia, 1960-2015". En: *University of Chicago, Becker Friedman Institute for Economics Working Papers*, número 67.

Kuntz, Sandra (ed.)

2017 *The First Export Era Revisited. Reassessing its contribution to Latin American economies*. Cham, Suiza: Palgrave Macmillan.

Mitre, Antonio

1986 *El monedero de los Andes*. La Paz: Hisbol.

Peres-Cajías, José A.

2015 "Avances y desafíos en la historia económica de la Bolivia independiente". En: *T'inkazos*, revista boliviana de Ciencias Sociales, número 37. 113-127.

Prados de la Escosura, Leandro

2008 "Lost decades? Economic Performance in Post-Independence Latin America". En: *Journal of Latin American Studies*, número 41. 279-307.

Rodríguez Ostría, Gustavo

1994 *Élites, mercado y cuestión regional en Bolivia*. Quito: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.

Velásquez-Castellanos, Iván y Napoleón Pacheco Torrico

2017 *Un siglo de economía en Bolivia (1900-2015). Tópicos de historia económica*. La Paz: Fundación Konrad Adenauer, Oficina Bolivia.



## La exportación de goma y la vida económica de los departamentos del oriente boliviano

La economía de la goma ha sido definida en la historiografía nacional como de enclave. El concepto general de una economía de enclave hace referencia a un territorio que tiene una de las siguientes características: dependencia hacia una o más compañías, alta especialización en una sola actividad económica y una débil integración en la economía local, que normalmente es usada para tener acceso a factores locales de producción (Phelps *et al.*, 2014: 120). Si bien este concepto describe y aplica de manera general el tipo de producción que se desarrolló en la Amazonía boliviana durante los años del *boom* de la goma, su uso ha impedido que se observe de manera detenida la situación económica de los departamentos orientales antes, durante y después del auge. Algunos autores, entre ellos Gustavo Rodríguez Ostria, José Luis Roca y Hernando Sanabria, han mencionado de manera rápida la situación económica del departamento de Santa Cruz y concuerdan en que en ese departamento pudo haber existido una crisis económica por la pérdida de mercados en los Andes tras el ingreso del ferrocarril. Pero solo Roca y Sanabria plantean que el auge de la goma creó un nuevo mercado para la producción cruceña y que la caída de esa economía ocasionó nuevamente una crisis económica a la región, que solamente fue superada con la denominada marcha al oriente de Bolivia desde 1952.

Es importante tener en cuenta algunas reflexiones previas respecto a la economía del oriente antes del auge de la goma. En primer lugar, para que se produzca un intercambio comercial era necesario que existan vías de comunicación. En Santa Cruz y en Beni ese fue un serio problema durante la primera mitad del siglo XIX. El departamento de Beni solo estaba comunicado con el departamento de Santa Cruz por un camino peligroso; el puerto de Cuatro Ojos todavía no existía, como tampoco la vía por Guarayos, pues las misiones todavía no habían sido fundadas. A principios del siglo XIX, el río Mamoré no era la fabulosa vía de comercio en que se convertiría después, lo que a su vez implicaba que la colonización hacia el Chapare todavía no se había iniciado. De igual modo, no existía comunicación fácil entre Cochabamba y Beni, y por La Paz la ruta más fácil era a través de las misiones de Covendo, bajando por el río Boopi o por el río Mapiri,



por San Buenaventura, dado que Rurrenabaque tampoco existía. Tan solo Santa Cruz tenía un camino tortuoso que fue construido por los jesuitas, conocido como "de la sierra", con ramificaciones hacia las ciudades de Sucre y Cochabamba. Esa fue la vía principal que alimentó el poco comercio entre Santa Cruz y el resto del país durante gran parte del siglo XIX.

Mapa 3: Comparación de caminos en el oriente boliviano antes y después del auge de la goma



Fuente: Elaboración propia a partir de las memorias del Ministerio de Hacienda; de los periódicos *La Voz del Iténez*, *El Ytenez*, *El 10 de Abril*, *La Democracia*, *El Beni* y *El Acre*; y de los textos de Tonelli (2012), Gamarra y Kent (1992), Peñaloza (1992) y Velarde (1909).

En segundo lugar, amplias regiones del país se encontraban completamente aisladas del control estatal y no hacemos referencia solo a los bosques

amazónicos, sino también a todo el pie de monte cochabambino y cruceño y al Chaco boliviano, al igual que a una parte de los bosques chiquitanos, hogar de los pueblos indígenas no reducidos, es decir, pueblos indígenas que no habían formado parte de las misiones jesuíticas en los siglos XVII y XVIII. Solamente con el "impulso" del comercio durante el auge de la goma esos pueblos fueron expulsados o exterminados, con el propósito de dar libre tránsito al comercio. Por otro lado, cuando el departamento de Beni fue fundado en 1842, sus habitantes eran indígenas en su mayoría. Por eso, el presidente José Ballivián les otorgó derechos civiles, que se fueron perdiendo a medida que crecía la migración de población blanca y se modificaban las bases socioeconómicas de las antiguas misiones sobre las que fue creado ese departamento.<sup>33</sup> Tener en cuenta esto es muy importante a la hora de comprender la economía de la región, ya que la mayor parte de la producción agrícola estaba destinada al autoconsumo, en tanto que el comercio era una actividad de la población blanca o mestiza; esto se verá en detalle en la segunda parte de la investigación.

Tras el *boom* de la goma, esos aspectos fueron completamente modificados y las vías de comunicación, si bien eran deficientes, se multiplicaron y se extendieron hacia los confines más remotos de la Amazonía boliviana en busca de goma y para internar mercancías. La población cambió también; los pueblos indígenas no reducidos que no se incorporaron al trabajo de las barracas fueron exterminados, y los que ponían trabas al nuevo comercio en desarrollo eran vistos como enemigos de la civilización. De la misma manera, la población indígena de las exmisiones en Beni fue enviada a las barracas gomeras o como remera en los batelones que bajaban en el río Madera. Por los mismos motivos, Santa Cruz también afrontaba el problema del despoblamiento, algo que era sentido principalmente en las actividades agrícolas.

El auge de la goma también dio lugar al surgimiento de importantes casas comerciales que controlaban todas las rutas de exportación: la Casa Günther al norte de La Paz, la Casa Suárez el noroeste de Bolivia, la Casa Stoffen en el Iténez y la Casa Zeller en Puerto Suárez. Esas casas introdujeron el crédito a las regiones más remotas del país y, además, impulsaron el comercio.

33 Para un análisis detallado sobre la evolución de la población de Beni durante el siglo XIX y los cambios tras el incremento de migración de cruceños, véase el trabajo de Anna Guiteras Mombiola (2012: 74). Su obra nos permite comprender los cambios sociales y políticos por los que atravesó el departamento beniano a causa de la migración. A partir de esa propuesta, podemos afirmar que tanto la migración cruceña hacia Beni como los cambios sociales en ese departamento están relacionados con el aumento paulatino del comercio de la región con Brasil, articulado al mercado de la goma desde la década de 1860.



Santa Cruz importaba maquinaria a vapor para los ingenios y máquinas para destilar, todo gracias a los créditos por concepto de la goma. Los ingresos de las aduanas eran distribuidos en los departamentos como subvenciones y se constituían en la única fuente de dinero en efectivo para regiones como el departamento de Beni. En definitiva, el auge gomero transformó por completo al oriente del país, introdujo a la Amazonía al sistema económico mundial y estableció las bases de la economía capitalista moderna.

En este capítulo tres aspectos son considerados: la escasez de metálico en el departamento de Beni y en algunas regiones de Santa Cruz, las subvenciones de las aduanas de Villa Bella y Puerto Suárez a los departamentos del oriente boliviano y la renta interna per cápita de esos departamentos.

### 3.1. LA ESCASEZ DE CIRCULANTE

Durante buena parte del siglo XIX, uno de los mayores problemas para desarrollar una economía de mercado capitalista en la región oriental del país, pero en particular en el departamento de Beni, fue la escasez de metálico. Anna Guiteras señala que, tras su fundación, la economía de ese departamento se sustentaba por completo en los pagos en especie, tanto a las autoridades departamentales como a los indígenas, a quienes les pagaban con los productos que ellos mismos producían (2012: 80). La imposibilidad de parte de las autoridades para pagar los salarios públicos en moneda "hizo que éstos se cobraran en especie, con productos de las temporalidades o con bonos negociables por el valor de un número determinado de cabezas de ganado" (*ibid.*: 99).

Esa situación a la que se encontraba sometida la economía de gran parte del oriente boliviano estaba vinculada al alejamiento parcial de las diversas producciones de los principales mercados de consumo en el Altiplano del país. De acuerdo con el análisis de Antonio Mitre (1986) sobre la circulación de la moneda feble<sup>34</sup> en territorio boliviano y en parte del territorio de los países fronterizos, se puede suponer que Beni —así como parte del departamento de Santa Cruz—, de haber formado parte del circuito, se hubiera beneficiado de la circulación de moneda. Si bien esto no parece haber ocurrido en

<sup>34</sup> La moneda feble se comenzó a acuñar a partir de 1829 en el primer mandato del general Andrés de Santa Cruz. Según señala Mitre, esa medida provisional para fomentar la circulación monetaria en el territorio boliviano solo tenía un carácter provisorio; sin embargo, se convirtió en un elemento estructural de la economía boliviana. La moneda feble consistía en acuñar piezas con menor cantidad de mineral, reduciendo su valor real pero manteniendo su valor nominal. Esa medida estaba encaminada a fomentar el comercio local y regional (Mitre, 1986: 30-31).

los departamentos orientales, una breve mención sobre el tráfico de monedas de plata por Puerto Suárez en 1906 podría hacer pensar que en Santa Cruz y en la vía principal que unía la ciudad con la aduana en el río Paraguay sí hubo un flujo relativamente estable de esas monedas. Lo que decía el administrador de la aduana de Puerto Suárez es que "la plata sellada con el cuño nacional ha obtenido siempre la ventajosa colocación en la vecina república del Paraguay a donde se exporta en considerable escala" (Jordán, 1909: 15).

Aunque ese informe data de 1909, no es difícil imaginar que la demanda de monedas de plata desde Paraguay no era reciente y que pudo haberse iniciado en algún momento del siglo XIX, pero es importante considerar que el comercio por Puerto Suárez recién comenzó en 1879. Es posible también que durante los mejores años de comercio entre Santa Cruz y el resto del país, antes del ingreso del ferrocarril a Oruro, el flujo de monedas de plata fuera más importante hacia la región oriental. Un artículo de prensa del 22 de noviembre de 1905 en el periódico *La Democracia* rememora específicamente el periodo de crisis comercial de Santa Cruz a principios de 1890:

Desde el año noventa principió a operarse en aquel pueblo, una crisis de recursos en general, no haciéndose sensible para el pueblo sino en lo tocante a la carencia de moneda. Fenómeno que con un ligero examen pone en manifiesto una alteración o desnivel del comercio local sin compensación en sus producciones propias.

Esto brinda indicios respecto a la dependencia que tuvo el departamento cruceño para contar con circulante a partir de su comercio con los mercados del Altiplano boliviano. Es evidente que Santa Cruz tenía una ventaja comercial respecto a Beni, es decir, una vía de comercio con el Altiplano, lo que también explica las mayores dificultades económicas que afrontó este último.

El auge de la goma en la cuenca amazónica modificó la situación económica del oriente boliviano, pues abrió vías directas de comercio para los departamentos de Beni y Santa Cruz, que no dependían de los circuitos por el Pacífico. No obstante, si bien la economía de esos departamentos pudo virar hacia el Atlántico, heredó conflictos provenientes de la estructura económica propia de la Amazonía. Esto tuvo efectos principalmente en el departamento de Beni y en el Territorio Nacional de Colonias del Noroeste, y todavía no sabemos hasta qué punto afectó a Santa Cruz, ya que si bien ese departamento también dependía de la economía gomera, sus exportaciones se realizaban hacia Buenos Aires por el río Paraguay.<sup>35</sup>

<sup>35</sup> La base de las transacciones comerciales en la cuenca amazónica estaba en el sistema de créditos o deudas por mercancías entre las casas importadoras, los productores y los fleteros. Dicho sistema se adaptaba a las condiciones geográficas de la Amazonía.



Las características económicas del comercio de la goma han sido cuestión de diversos debates por los efectos económicos a largo plazo en la Amazonía. En la historiografía boliviana predomina la idea de que el sistema económico de la producción gomera tenía como base tres pilares fundamentales: la barraca, el sistema de habilito y el enganche de peones, que fueron rasgos precapitalistas que impidieron el desarrollo de la región (Zeitum, 1991; Gamarra, 2007 y 2012). Para superar este esquema, y comprender en profundidad las características internas, hay que partir de la idea central de que la economía gomera estaba condicionada por la economía amazónica continental antes que por la situación económica nacional.

Uno de los mecanismos fundamentales para la comprensión de la economía de la Amazonía fue el habilito –aviamiento en portugués–, que permitió articular la producción de goma desde las barracas gomeras, por cualquier afluente del Amazonas, hasta las casas exportadoras e importadoras de Belén. El habilito consistía en dar créditos a los productores de goma, como adelanto de pagos, en forma de mercancías, alimentos o herramientas y estos los pagaban con materia prima, es decir, goma. Tal sistema se expandió rápidamente por toda la Amazonía y fue el eje central que dio vida a ese comercio. Al respecto, Roberto Santos señala lo siguiente:

El aviamiento fue una institución que se consolidó a partir del contacto de sociedades amazónicas con un sistema altamente monetizado, como el capitalismo industrial europeo. A nuestra manera de ver, la institución tiende a repetirse en toda área económica en la cual las siguientes características están presentes: a) base de recursos naturales espacialmente amplia y de difícil acceso, b) atraso en las técnicas de producción, c) bajo índice de participación en el intercambio de dinero, d) presencia de élites mercantiles locales, autóctonas o extranjeras y/o de agentes capaces, e) ligazón de esas élites con un mercado monetizado en pleno funcionamiento y que desde afuera suministra crédito, f) demanda externa activa sobre uno o más productos de esa área (1980: 155).

Las características que presenta Santos permiten comprender la expansión de ese sistema económico en regiones alejadas del centro económico amazónico –primero Belén y luego Manaos– y su expansión en regiones

(Coomes y Barham, 1994; Santos, 1980). Como explica María del Pilar Gamarra (2007), el habilito también fue esencial en el noroeste boliviano. Sin embargo, y como se verá en la segunda parte de este estudio, esa forma de transacciones comerciales se encontraba vinculada a los riesgos del transporte por el Amazonas. La vía por el río Paraguay tenía otras características, por lo que es lógico pensar que aquello pudo haber afectado en la manera de comerciar con la goma. Lamentablemente, el comercio gomero por ese río es todavía un tema desconocido.

como la Amazonía boliviana. Dicho sistema estuvo adaptado a las condiciones propias de la producción de goma en la Amazonía y permitía hacer frente a los altos costos en riesgos, controlar y reunir una cantidad de mano de obra suficiente, y generar márgenes de acumulación. Oliver Coomes y Bradford Barham (1994) explican cuáles fueron las condiciones de la producción de goma y desmitifican ciertas suposiciones comúnmente aceptadas. En primer lugar, indican que la economía de la Amazonía no tuvo como base una actividad altamente monopolizada, sino más bien un comercio altamente descentralizado; y, en segundo lugar, que en esas condiciones la economía se basaba en la disponibilidad relativa de los principales factores de producción, que jugó un rol fundamental a la hora de determinar la organización de la industria. En general, una industria tiende a organizarse en función de sus factores más escasos, los cuales se convierten en una prima sobre los factores más abundantes (*ibid.*: 46-47). Los factores más escasos en la Amazonía fueron, según los autores, mano de obra y capital.

El sistema de habilito estaba adaptado para superar esas dificultades concretas, ya que a partir del adelanto en mercancías se eliminaba la necesidad de capital para iniciar los trabajos en las barracas. No obstante, lo referido a la mano de obra es más complejo porque el habilito devino en un contrato por deudas, en lugar de un sistema asalariado. Nuevamente, en vez de considerar el sistema de deudas como una forma precapitalista que impidió el desarrollo de la región, es importante tener en cuenta que el sistema de deudas por mercancía fue el arreglo laboral dominante en el ámbito de la extracción de goma, porque ninguna otra forma alternativa hubiera satisfecho las necesidades de las casas exportadoras e importadoras que adelantaban mercancías a un bajo costo en un ambiente de altos riesgos y costos de transporte, donde tanto la mano de obra como el capital eran escasos. A la hora de escoger los términos, en un arreglo con un peón siringuero, el patrón buscaba asegurar un continuo flujo de goma para evitar el costo significativo y el riesgo que conllevaba buscar un reemplazo para los peones; aseguraban también que los árboles de goma fueran sangrados de manera correcta. Para el peón, el patrón representaba una fuente de crédito en un ambiente escaso de capital y, a su vez, un seguro mínimo, pero muy necesario, sin el cual la goma no hubiera podido ser extraída y tampoco se hubieran acumulado fortunas (*ibid.*: 63).

Esta conceptualización respecto al sistema de habilito y su expansión por la Amazonía durante el auge de la goma es necesaria, dado que permite adentrarnos en los efectos que provocó en regiones específicas como la Amazonía boliviana, en los créditos que ofrecían las casas comerciales y en el comercio hacia regiones que estaban estrechamente vinculadas con la economía extractiva de la goma, como en el departamento de Beni.



Volviendo al tema del circulante, se mencionó que el auge de la goma abrió una vía para el comercio del oriente boliviano. Sin embargo, esta no solucionó el problema de la escasez de dinero en efectivo, por lo menos de manera directa. En 1909, un artículo publicado el 25 de noviembre en el periódico *El Beni* da cuenta de la situación en la región y aboga por la urgencia de crear un banco:

Va desapareciendo la moneda circulante lo cual hace imposible las transacciones comerciales y entorpece el intercambio de las operaciones al por menor.

Se impone, pues[,] la implantación de una institución bancaria que obvie las dificultades que cada momento se presentan en nuestro comercio industrial; tanto más, si se considera el gran impulso que va tomando el país en materia de comercio gomífero, por el precio fabuloso que alcanza en los mercados extranjeros.

Las acreditadas casas comerciales: Suárez Hnos., A. W. Barber y Ca., Zeller & Ca. tienen la palabra en esta orden, por cuanto han radicado ingente capital en sus especulaciones y les conviene facilitar la evolución de esas sumas por medio de un banco que fundarán en los principales centros del departamento.

Se apelaba entonces a las casas comerciales para solucionar el problema de moneda en la región. Esa escasez, sobre todo en el departamento de Beni, al parecer se extendió durante todo el auge de la goma. El motivo principal fue la forma imperante de comercio en la región, las letras de cambio vinculadas al sistema de habilito:

Es ya insoportable la crisis monetaria por la que atravesamos debido á la exportación que desde algún tiempo á esta parte han hecho las casas comerciales de esta plaza y muchos otros comerciantes ambulantes; agreguemos á esto las escasas de moneda circulante en Villa Bella á donde llevan sus artículos los industriales de esta plaza y tienen que venderlos á cambio de letras ó dejarlos á crédito; y para colmo de males, viene la falta de pago en dinero efectivo á los empleados de esta provincia por el Tesoro de Trinidad, única entrada posible de dinero á esta plaza (*El Ytenez*, 14 de enero de 1902).

El comercio de la región se sustentaba en los movimientos comerciales hacia Villa Bella y alrededor de la exportación de goma, y esto agravaba la situación de escasez de moneda, ya que el sistema de habilito no requería de circulante para realizar sus transacciones. La única entrada de moneda al departamento beniano era desde el tesoro departamental. No obstante, lo que se menciona en la anterior cita respecto a las crisis monetarias es algo

que devenía del mismo sistema de habilito. Santos, por su parte, señala que en la Amazonía brasileña ese sistema creció más allá de la actividad extractiva de la goma y se trasladó también a la agricultura y a la pesca, actividades con las mayores concentraciones humanas de la región. El sistema de habilito se convirtió en la forma económica típica de la Amazonía (Santos, 1980: 150). Es muy probable que esto hubiera sucedido también en la parte boliviana, lo que no solamente afectó a Beni, sino también a todo el circuito abastecedor de las barracas gomeras. Roca señala que tras la caída de los precios de la goma se presentaron "otras consecuencias desfavorables", como "la virtual desaparición de los medios de pago" (2001: 337). Según el autor:

Las transacciones que normalmente y durante muchos años se hacían en libras esterlinas, se dificultaron con la fuga de esta moneda hacia el exterior, lo que a su vez ocasionó el cierre de numerosas fuentes de trabajo. El mismo fenómeno se dio con la moneda nacional de plata sellada que era atesorada por su peso antes que por su valor de intercambio (*ibid.*).

El auge de la goma no solucionó completamente los problemas de moneda en los departamentos del oriente boliviano. Sin embargo, para el departamento de Beni sí entrañó un cambio significativo respecto a la situación general del siglo XIX y a los pagos en cabezas de ganado. Fue a partir del auge gomero y gracias a los ingresos por derechos de exportación y de importación que el Gobierno empezó a destinar parte de la recaudación al pago de salarios de los funcionarios públicos benianos, y esa fue, como indica la cita anterior, la única fuente de circulante para el departamento. Las casas comerciales, por otro lado, también se preocuparon por mantener un flujo de dinero en la región; prueba de ello es la importación de libras esterlinas en monedas de oro y de plata que realizaba la Casa Suárez.<sup>36</sup> No obstante, es poco probable que ese dinero circulara en las pequeñas transacciones cotidianas de la población.

36 Dentro de las guías de importación de la Casa Rafael Suárez y Compañía, revisadas en su archivo, se encuentran dos registros que corresponden al tránsito de Pará a San Antonio, el 17 de abril de 1909 y el 18 de noviembre de 1912, de la importación de mil libras en monedas de una libra y mil libras en monedas de media libra, en ambos casos. Es muy probable que esas monedas fueran usadas para las transacciones internas de esa casa comercial, para pagar a sus empleados o para el comercio con otras casas de la región. A pesar de esto, no es seguro que hayan sido funcionales a la circulación local, ya que por su alto valor probablemente no eran utilizadas en pequeñas transacciones (Archivo de la Casa Suárez, paquete 316, Conocimiento de embarque 1906-1954).



La situación de la moneda, del circulante y de las letras de cambio en la región oriental del país durante el auge de la goma es un tema poco explorado. Muchas preguntas quedan sin respuesta, como el funcionamiento de la moneda boliviana y de las libras esterlinas, los sectores de la población donde esas monedas ingresaron en circulación y el impacto del sistema de habilito en otros sectores productivos. A pesar de las incógnitas, un aspecto es evidente: la situación del circulante y el acceso de la población beniana y cruceña —o por lo menos del sector involucrado en el comercio— al dinero, que tuvo un incremento positivo durante la época del *boom* gomero. Tanto el escenario previo al auge como la crisis de mercados de la producción cruceña contrastan con los años de prosperidad de la goma. De la misma manera, la falta de circulante se hizo palpable tras el auge. Esto demuestra, a su vez, que el comercio de la goma, ya sea mediante los ingresos de las aduanas o por las propias casas comerciales, alimentó la circulación de dinero en efectivo en esos departamentos.

### 3.2. LA SUBVENCIÓN A LOS TESOROS DEPARTAMENTALES

La exportación de goma en Bolivia generó grandes ingresos para el erario nacional durante los años del *boom*. Los datos registrados por María del Pilar Gamarra muestran la importancia que tuvo esa economía en las cuentas nacionales:

[...] entre 1899 y 1915 los ingresos al Tesoro Nacional, por concepto de derechos arancelarios de goma elástica[,] oscilaron entre el 13% y 18% anual [...]. La cifra porcentual más alta se verificó el año 1901 (20%), triplicando los indicadores de la plata y el estaño, 6.49% y 6.59%, respectivamente (2007: 145).

A pesar de estas elevadas cifras, quedan muchas preguntas por responder, en especial respecto a la forma en que se usaron esos ingresos. Es de suma importancia comprender si parte, todo o nada de ellos volvía a las regiones productoras y de qué manera repercutía aquello en la economía regional. Si bien ese objetivo es bastante complejo, en esta investigación proponemos una entrada para evaluar el impacto de las exportaciones de goma y de los ingresos generados en este rubro en las economías locales a partir del análisis de los porcentajes destinados por el Tesoro General de la Nación, a través de las aduanas de Villa Bella y Puerto Suárez, a los tesoros departamentales de Beni y de Santa Cruz.

Los datos de la tabla 28 y del gráfico 1 corresponden al Presupuesto General de la Nación. Es decir, no son las cifras de los ingresos de las aduanas que efectivamente se destinaron a los tesoros departamentales, sino los

cálculos anuales de los montos que se debían destinar a ambos departamentos. Las cifras permiten comprender la importancia de las aduanas de Villa Bella y de Puerto Suárez para solventar o apoyar a los tesoros departamentales.

En las estadísticas presentadas en los presupuestos generales de Bolivia podemos encontrar las planificaciones anuales respecto a los ingresos y a los egresos de cada departamento. Las cifras presentadas, si bien son un estimado, son útiles para tener una idea de la situación económica de cada uno de los departamentos, sobre todo a la hora de entender los ingresos que tenía cada tesoro departamental. Las cifras de Beni evidencian bajos ingresos, los cuales se reflejaban en los déficits anuales respecto a sus gastos. Por ese motivo, el departamento beniano recibía ayuda en forma de subvenciones que dependían de los ingresos de la aduana de Villa Bella. Entre los años 1897 y 1902, como también en 1910, la subvención al Tesoro Departamental del Beni estaba dividida en dos ítems. El primero era constante y se mantenía durante todo el periodo estudiado; consistía en la *subvención del Tesoro Nacional pagadera por la Aduana de Villa Bella según la ley de 28 de octubre de 1890* y el siguiente ítem, que solo aparece en los años mencionados: la *subvención para equilibrar el presupuesto, sobre la Aduana de Villa Bella*. Entre 1897 y 1915 el promedio de la subvención destinada al Tesoro Departamental del Beni fue del 64,5% del total de ingresos calculado por cada año; es decir, ese tesoro departamental subsistió durante esos años con los ingresos remitidos por la aduana de Villa Bella. Sin embargo, es importante analizar la tendencia decreciente del monto de subvención en la suma total de los ingresos calculados para el departamento. Esto tuvo que ver con dos factores: mayores ingresos provenientes de otros rubros, como la exportación de ganado al Acre o hacia Santa Cruz, y la caída de los precios de la goma desde 1910, que redujo las rentas de la aduana de Villa Bella.

Tabla 28: Subvenciones destinadas al Tesoro Departamental del Beni (en bolivianos)

Año	Subvención	Total de ingresos	Porcentaje
1897	105.222,00	118.022,00	89,20
1898	s. d.	s. d.	s. d.
1899	115.278,00	128.078,00	90,00
1900	115.278,00	158.000,00	73,00
1901	140.178,00	183.000,00	76,60
1902	135.278,00	178.000,00	76,00
1903	115.000,00	167.199,00	68,80

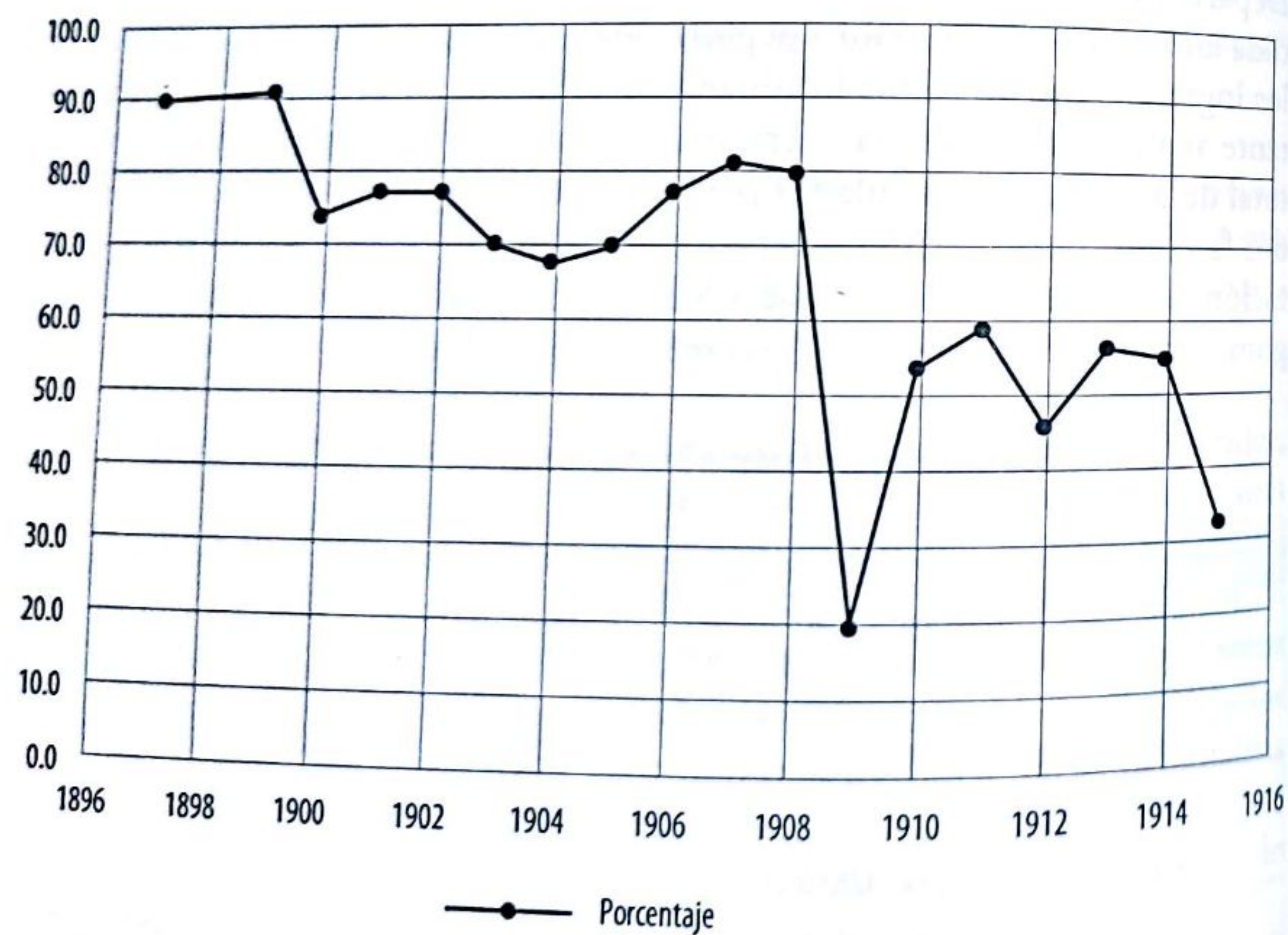
Continúa en la siguiente página.



Año	Subvención	Total de ingresos	Porcentaje
1904	115.000,00	171.699,00	67,00
1905	55.906,00	81.124,00	68,90
1906	95.836,60	125.956,60	76,10
1907	108.412,00	135.412,00	80,10
1908	116.000,00	148.000,00	78,40
1909	86.058,72	440.342,72	19,50
1910	94.290,00	178.000,00	53,00
1911	81.510,00	141.110,00	57,80
1912	77.836,28	172.260,20	45,20
1913	91.916,28	166.240,20	55,30
1914	91.361,72	170.420,00	53,60
1915	38.000,00	119.365,00	31,80

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Presupuesto General de la Nación (1897-1915), Archivo y Biblioteca de la Asamblea Legislativa Plurinacional.

Gráfico 1: Subvención al Tesoro Departamental del Beni (porcentaje sobre el total de ingresos)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Presupuesto General de la Nación (1897-1915), Archivo y Biblioteca de la Asamblea Legislativa Plurinacional.

Tabla 29: Subvenciones destinadas al Tesoro Departamental de Santa Cruz (en bolivianos)

Año	Subvención	Total de ingresos	Porcentaje
1897	25.786,00	131.518,00	19,60
1898	s. d.	s. d.	s. d.
1899	30.800,00	141.150,00	21,80
1901	40.000,00	163.248,00	24,50
1903	30.000,00	152.389,00	19,70
1904	50.000,00	177.220,00	28,20
1905	64.218,00	152.368,00	42,10
1906	50.000,00	179.900,00	27,80
1907	50.000,00	143.540,00	34,80
1908	53.500,00	149.480,00	35,80
1909	54.336,00	156.116,00	34,80
1910	50.136,00	163.416,00	30,70
1911	60.842,00	190.142,00	32,00
1912	41.412,00	161.372,00	25,70
1913	37.504,00	150.004,00	25,00
1914	49.062,08	178.772,00	27,40
1915	30.000,00	291.709,92	10,30

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Presupuesto General de la Nación (1897-1915), Archivo y Biblioteca de la Asamblea Legislativa Plurinacional.

Los ingresos del Tesoro Departamental de Santa Cruz también contaron con la subvención del Estado, bajo el ítem *Subvención del Tesoro Nacional sobre la aduana de Puerto Suárez*. Sin embargo, como se puede apreciar en la tabla anterior, ese subsidio era mucho menor con relación a los ingresos totales del departamento. Esto se explica teniendo en cuenta las condiciones socioeconómicas departamentales que posibilitaron otras fuentes de ingresos y una mayor independencia económica, a diferencia de Beni; el promedio del porcentaje correspondiente a la subvención sobre el total calculado de los ingresos para Santa Cruz fue del 27%. Aunque no se puede observar una tendencia clara de la participación del subsidio en el total del ingreso, sí es posible apreciar un relativo incremento de la importancia de esa subvención para los ingresos totales del departamento hasta 1908, aunque desde entonces comenzó a declinar, hasta llegar a un mínimo en 1915.

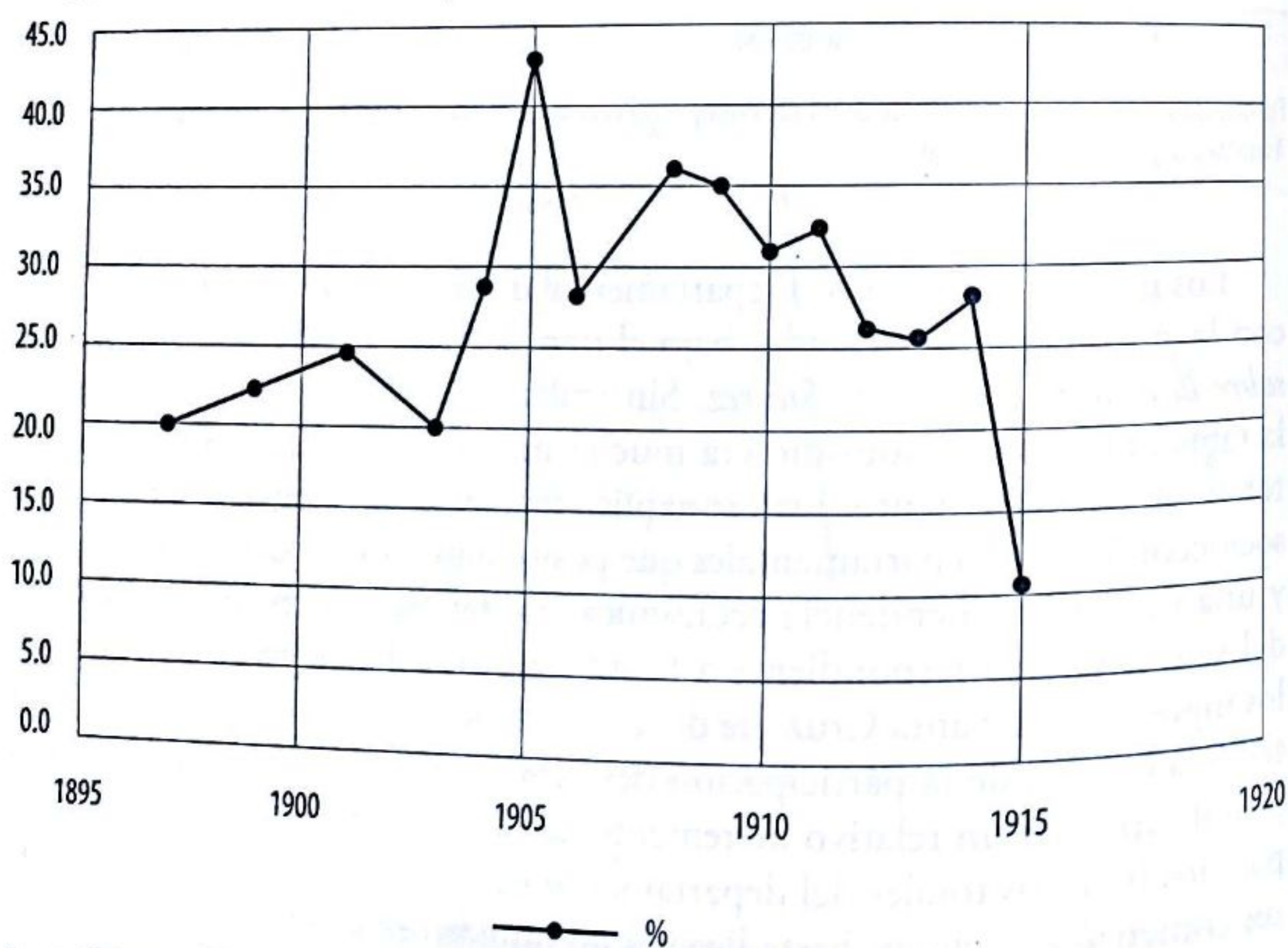
Comparando ambos gráficos podemos constatar que, indudablemente, los ingresos de la aduana de Villa Bella jugaron un papel muy importante en



la vida económica del departamento de Beni, pues las subvenciones destinadas por el Estado cubrían casi el total de los ingresos de ese departamento. No ocurrió lo mismo con Santa Cruz, ya que, si bien los ingresos destinados mediante la subvención de la aduana de Puerto Suárez representaban un porcentaje considerable en el total departamental, estos nunca pasaron del 50%.

Los datos evidencian diferencias en las estructuras socioeconómicas de ambos departamentos: Beni dependía en mayor medida de los ingresos de la aduana de Villa Bella, mientras que Santa Cruz tenía otras fuentes de ingresos, aunque, como se verá más adelante, estos también dependían indirectamente del comercio de la goma. Beni era por entonces un departamento joven, que no tenía vías de comunicación con el resto del país hasta que sobrevino el auge de la goma. Asimismo, el despoblamiento durante el *boom* gomero fue negativo para la producción agrícola o de las pequeñas industrias; de ese modo, la economía de Beni se hizo dependiente de la ganadería y de la goma. Por otro lado, Santa Cruz, a pesar de su débil vínculo con los mercados del Altiplano, logró establecer un importante comercio basado en la diversificación de la producción agrícola y, cuando se cerraron las puertas al Altiplano, rápidamente pudo virar hacia la Amazonía y reactivar parte de su capacidad productiva.

Gráfico 2: Subvención al Tesoro Departamental de Santa Cruz (porcentaje sobre el total de ingresos)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Presupuesto General de la Nación (1897-1915), Archivo y Biblioteca de la Asamblea Legislativa Plurinacional.

No obstante la información anterior, es importante observar a detalle la importancia que tuvieron las remesas que enviaba la aduana de Villa Bella a Trinidad como subvenciones. Uno de los principales aspectos que resalta es el de la oposición de la Prefectura de Beni a la fundación de las delegaciones en el noroeste. La prensa local muestra que los motivos principales de las disputas entre esas dos entidades eran los recursos provenientes de la aduana de Villa Bella, dado que esta no solo emitía una subvención al Tesoro Departamental del Beni, sino que también pagaba los gastos íntegros de las delegaciones.

A fines del siglo XIX, ese tesoro departamental enfrentaba grandes problemas por haber dejado de recibir remesas de la administración aduanera. Por ello, el prefecto ordenó al intendente de la Policía, Vidal Landívar, realizar una inspección a Villa Bella. Parte de la carta enviada por Landívar se encuentra transcrita en *El Eco Liberal*, y a partir de los documentos que revisó este, se percató de que la situación de la aduana era complicada, por no tener los fondos necesarios para los subsidios. La carta señala que todos los recursos habían sido absorbidos por el delegado de las regiones del noroeste. La situación del departamento de Beni era tan desesperada que Landívar buscó otras fuentes, logrando reunir 11.000 bolivianos en letras de cambio contra casas comerciales de Santa Cruz y de Cochabamba; consiguió también 15.000 bolivianos de Braillard & Co. y 3.000 bolivianos más de Saravia Hijos y Co., a cargo de la aduana de Villa Bella. La carta protege en todo momento a la administración de la aduana, pero ataca rotundamente a la Delegación. Informa que las transferencias preferentes de la aduana eran, en primer lugar, al Tesoro General de la Nación y, por otro lado, que los "pagos adelantos de crecidas sumas [eran] á la absorbente é inútil Delegación, pagos á la multitud de militares en comisión", quienes provocan "desconocimiento y rebeldía a la autoridad de este Departamento", provocando que "este Tesoro continúe exhausto y sus empleados dispuestos á abandonar las oficinas públicas" (*El Eco Liberal*, 4 de mayo de 1900).

La desesperación del Tesoro Departamental del Beni es evidente. No hay que olvidar que más del 50% de sus ingresos provenían de las subvenciones de la aduana de Villa Bella. La situación provocó el enfrentamiento entre la administración de la Delegación y el departamento de Beni. Un año después de la intervención de Landívar en la aduana de Villa Bella, la prensa beniana volvió a arremeter contra las delegaciones:

El buen sentido de este departamento ha rechazado siempre las Delegaciones, que desde el año [18]93 se han establecido en el N.O. porque ellas[,] sin dar el provecho que se deseaba, han empobrecido notablemente nuestro Tesoro Público, á tal extremo que el año pasado se creyó que la administración pública de esta Capital quedase clausurada por algún tiempo. En las provincias es sabido, que nadie quiere aceptar



ningún cargo, por la falta de pago de los sueldos, hay juzgados creados desde hace 6 años que hasta hoy no han sido provistos.

[...]

La delegación gubernativa en el N.O.E de Bolivia, gasta tres veces más de lo que produce Villa-Bella, fuera de que la administración política y Judicial de Trinidad, tiene que sostenerse separadamente y también inviste una autoridad propia, resultando además el sistema absurdo del gobierno dual en el Departamento del Beni (*El 15 de Abril*, 30 de mayo de 1901).

Los conflictos con la Delegación adquirieron así un carácter netamente económico, ya que desde el departamento de Beni se la percibía como una administración innecesaria que absorbía los recursos departamentales. En 1908, desde la edición del 7 de noviembre del periódico *La Democracia*, se propuso reemplazar la Delegación con tres subprefecturas: Riberalta, Abuná y Bahía.

La disputa por las remesas que enviaba Villa Bella al Tesoro Departamental del Beni no era simple, por los recursos monetarios, sino que estos estaban vinculados a toda la vida económica del departamento. En primer lugar, como se vio en una cita anterior de *El Yténez*, la subvención de la aduana de Villa Bella a Beni era el único ingreso de moneda para algunas subprefecturas. Este es un aspecto clave porque muestra hasta qué punto el subsidio afectaba al desarrollo comercial del departamento.<sup>37</sup>

Como se puede notar, la situación económica de Beni estuvo supeditada a la subvención de la aduana de Villa Bella. Si bien los conflictos —como el de 1900— no se volvieron a repetir en la prensa, la debilidad de los ingresos departamentales hizo que los problemas de falta de circulante o de pagos retrasados resurgieran con facilidad. Es notorio también el fuerte control que ejercieron las autoridades benianas sobre Villa Bella, ya que cada mes publicaban los registros de sus rentas y el monto de las remesas que enviaba al tesoro departamental.

Sin lugar a dudas, la situación del departamento de Santa Cruz era diferente. La importancia de las subvenciones en el tesoro departamental era mucho menor que en el departamento de Beni. Es importante tener en cuenta que los subsidios fueron menores en comparación con los de Beni, pero aun así representaban alrededor del 30% del total de los ingresos anuales.

Beni y Santa Cruz no fueron los únicos departamentos con subvenciones de las aduanas, pues, como se mencionó al principio, parte de la modernización

<sup>37</sup> Véase: *El Correo del Beni*, 29 de noviembre de 1898, y *La democracia*, 22 de marzo de 1908.

económica del siglo XIX estuvo sustentada en un cambio de las bases económicas del Estado y las aduanas representaban los mayores ingresos para el Tesoro General de la Nación. Si bien las subvenciones a esos dos departamentos permiten determinar la importancia que tuvo la economía gomera y analizar la apertura de mercados internacionales para los departamentos del oriente de Bolivia, un dato nos hace pensar que podría haber ocurrido algo similar con la aduana de La Paz, pues los anexos de la memoria de 1904 del Ministerio de Hacienda indican que “La de la goma exportada por la Aduana de La Paz en los años de 1901 al 1903 está incluida en la columna ‘otros ingresos’ (nacionales) como ‘subvención al Tesoro Departamental de La Paz’” (1904b: 42).

Todos estos datos permiten repensar el impacto del auge de la goma a nivel nacional y pensar también en el desarrollo temporal que vivieron principalmente los departamentos de Beni y Santa Cruz entre los siglos XIX y XX, debido al comercio gomero.

### 3.3. LA RENTA FISCAL PER CÁPITA

Otra manera de medir el impacto que tuvo el auge de la goma en los departamentos del oriente boliviano es a partir de la renta interna per cápita y de la comparación de esta con los departamentos del Altiplano. Es importante tener en cuenta que el cálculo de la renta per cápita en esta investigación no intenta develar la renta efectiva de los residentes en la región, debido a que, como consecuencia de las características sociales y laborales, la gran brecha entre patrones gomeros y peones sirgueros no está reflejada en los datos. Por otro lado, es difícil reconstruir con exactitud la información poblacional del país durante los 30 años del primer auge gomero y, menos aún, la del Territorio Nacional de Colonias; los únicos datos que existen son del censo de 1900.

En la tabla 30 se presenta el cálculo de la renta per cápita de los años 1906, 1908 y 1910 usando datos de población de 1900. Se utilizaron también los ingresos de las rentas aduaneras totales de los departamentos correspondientes: la aduana de Villa Bella para el Territorio Nacional de Colonias del Noroeste y Beni, cuyas poblaciones se sumaron para realizar el cálculo; la aduana de Puerto Suárez para el departamento de Santa Cruz; la aduana de La Paz y Pelechuco para el departamento de La Paz; la aduana de Oruro para el departamento de Oruro; y la aduana de Uyuni y Tupiza para el departamento de Potosí. La elección de los años se sustenta en los hitos de la economía gomera, válido tanto para 1908 como para 1910; por otro lado, 1906 es el primer año con datos completos en todas las aduanas. Hay que tener en cuenta que para ese cálculo no se consideraron los ingresos de aduanillas como la del Abuná o la de Cobija.



Departamento	Población 1900	Renta aduanera 1906	Renta per cápita 1906	Renta aduanera 1908	Renta per cápita 1908	Renta aduanera 1910	Renta per cápita 1910
Territorio Nacional de Colonias	31.883	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
Beni	32.180	569.536,98	8,89	560.618,77	8,75	1.224.390,10	19,11
Santa Cruz	209.592	162.729,77	0,78	285.728,72	1,36	322.605,62	1,54
La Paz	445.616	1.702.841,44	3,82	2.127.227,24	4,77	1.842.543,90	4,13
Oruro	86.081	76.305,92	0,89	99.285,08	1,15	166.682,96	1,94
Potosí	126.390	302.105,38	2,39	894.793,91	7,08	468.160,96	3,70

Fuente: Elaboración propia a partir del censo de 1900, de Ballivián y Pinilla (1912), de la Cuenta General del Estado y de las memorias del Ministerio de Hacienda.

Tabla 30: Renta per cápita en los departamentos del oriente boliviano

Los datos obtenidos de los años seleccionados permiten corroborar el gran impacto que tuvo la exportación de goma en la región, ya que las rentas per cápita del Territorio Nacional de Colonias del Noroeste y del departamento de Beni son las más altas del país. Evidentemente, esto se encuentra relacionado con la baja población de la región y los altos ingresos por derechos de exportación. Los datos del departamento de Santa Cruz, en cambio, muestran una renta interna per cápita reducida, pero hay que considerar la diferencia de población de ese departamento con el departamento de Beni o con el el Territorio Nacional de Colonias del Noroeste. Sin embargo, cabe resaltar que la renta de Santa Cruz fue similar a la de Oruro. Por otro lado, gran parte del comercio que realizaban las casas exportadoras e importadoras de ese departamento se hacían por Yacuiba, modificando también los datos respecto a la renta interna per cápita departamental.

Esos datos permiten comprender mejor el gran impacto comercial y económico que provocó el auge de la goma, no solo en el territorio de colonias, como se supone normalmente, sino también en los departamentos de Beni y Santa Cruz. Los increíbles ingresos generados por la exportación de goma igualmente posibilitaron una amplia acumulación de capital, sobre todo de los actores que controlaban los circuitos de comercialización. Esto también puede observarse teniendo en cuenta la renta interna per cápita y la estructura socioeconómica de Beni, donde solo algunos actores controlaban la mayor parte del flujo comercial de la goma. Si consideramos que la renta interna per cápita muestra lo que le tocaría en promedio a cada habitante de la región de los ingresos de las aduanas, no hay que olvidar que los datos de población incluyen a la población indígena, a los indígenas no reducidos o "salvajes" y a los peones sirgueros. Es decir, teniendo presente solo a la población vinculada a las actividades económicas relacionadas con el comercio, se podría advertir que los increíbles ingresos generados por la goma se concentraban en un pequeño grupo.

El auge de la goma creó nuevas condiciones para la acumulación de capital en la región amazónica. Coomes y Barham señalan que el sustento empírico para afirmar que existió una considerable retención de excedentes por parte de los actores locales provenía de distintos sectores: los indicadores de ingresos estatales por concepto del comercio de la goma, la inversión del Estado en la región, las tasas de salarios regionales y la inversión del sector privado (1994: 243). Para los autores, el auge de la goma creó posibilidades de acumulación por parte de actores locales (*ibid.*: 240-241) y esto se puede apreciar a partir de distintos indicadores. Para el caso de Bolivia, es importante tener presente que las condiciones no eran diferentes y que el mayor indicador resultaba de la inversión de capitales privados —como los de las casas exportadoras— en navegación, producción, almacenamiento y transporte.



No obstante, es importante recordar el origen de los excedentes que hicieron posible este importante *boom* económico, más allá de los precios internacionales de la goma. En primer lugar, Santos señala que el trabajo de los peones sirringueros fue la principal forma de extracción de excedentes, puesto que el trabajador sirringuero era llevado al límite de sus capacidades biológicas: del máximo rendimiento al mínimo de pago. Ese excedente era compartido a través de la red de comercio: desde los habilitadores y los fleteros, hasta el mismo Estado. En segundo lugar, y de manera muy relacionada con lo anterior, el excedente procedía del intercambio de mercancías a precios desiguales, algo que Gamarra también identificó para el caso de la economía gomera en Bolivia, denominándolo como intercambio desigual y una forma de extraer el excedente del peón gomero (2007: 333). La última forma de retención de ganancias provenía de la renta de inversiones de capital fijo y de capital de giro enviado por los no residentes en la región (Santos, 1980: 162).

Con los datos de la renta interna per cápita y de las subvenciones que realizaban las aduanas del Oriente boliviano a los departamentos de Beni y Santa Cruz, se puede reconstruir de mejor manera el impacto que tuvo el auge de la goma en la economía oriental, ya sea solventando los tesoros departamentales, lo que en el caso de Beni implicaba también inyectar circulante en la esfera de intercambio local, o a partir de grandes márgenes de ganancia. El impacto de la exportación de goma en el oriente durante los años del *boom* fue contundente y, como se verá en la siguiente sección, afectó y modificó el sector productivo de esos departamentos, sobre todo por la demanda generada en las barracas gomeras por productos básicos, creando lo que denominamos: *mercado interno oriental*.

## SEGUNDA PARTE

### El mercado interno oriental