



Article

El Peculado Pasivo. El Ferrocarril de Tacna a Arica y Su Rol en las Dinámicas Comerciales y de Contrabando Transfronterizo (1929-1939): Una Primera Aproximación*

Alessandro Monteverde-Sánchez¹*, Felipe Vergara Lasníbat²

¹ Doctor en Ciencias de la Administración Economía. Universidad de Santander, Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación, Chile, Universidad Adventista de Chile, Académico Titular de la cátedra de Historia de América Contemporánea Investigador, Valparaíso- Chile. ORCID: 0000-0003-0172-2921. E-mail: xelarob@upla.cl

² Magíster en Estudios Históricos, Sociales y Culturales. Universidad de Valparaíso, Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación, Chile. Académico Asociado, a la cátedra de Teoría de la Historia, Investigador, Valparaíso-Chile. ORCID: 0000-0002-3400-6123. E-mail: fvergara@upla.cl

RESUMEN

El presente trabajo explora, en una primera aproximación, el rol del Ferrocarril de Tacna a Arica dentro de las relaciones comerciales y políticas entre Chile y Perú tras la Guerra del Pacífico (1879-1884), con especial atención al periodo comprendido entre 1929 y 1939. El objetivo central es analizar la vigencia económica y social de este ferrocarril en el marco de la posguerra y evaluar su participación en dinámicas formales e informales de intercambio transfronterizo. Para ello, se emplea una metodología histórica basada en el análisis documental y comparado de fuentes jurídicas, comerciales y judiciales, complementada con el estudio de informes aduaneros, fallos por delitos económicos y registros empresariales vinculados al transporte ferroviario. A partir de este corpus documental, se cuestiona la tesis historiográfica que sostiene una decadencia definitiva del Ferrocarril de Tacna a Arica tras la inauguración del Ferrocarril de Arica a La Paz en 1913, mostrando que tal afirmación resulta insuficiente para explicar las prácticas económicas de la década de 1930. Los resultados indican que el flujo humano y de carga no solo se mantuvo, sino que se reconfiguró mediante su articulación con redes de contrabando de materias primas de alcance binacional, redes en las que participaron comerciantes locales, funcionarios aduaneros y navieras internacionales. El estudio permite, así, relevar la persistencia de circuitos ferroviarios intermedios en la economía fronteriza andina y su papel en la conformación de sistemas ilícitos transfronterizos durante la primera mitad del siglo XX.

Palavras-chave: Ferrocarril Tacna-Arica, comercio transfronterizo, historia comercial andina, redes de contrabando, administración aduanera.

* Esta pesquisa foi apresentada no VII Congresso de História Econômica APHE (Associação Peruana de História Econômica), agosto de 2025.



Submissão: 02/10/2025



Aceite: 15/12/2025



Publicação: 19/12/2025



ABSTRACT

This study offers an initial exploration of the role played by the Tacna–Arica Railway within the commercial and political relations between Chile and Peru following the War of the Pacific (1879–1884), with particular attention to the period between 1929 and 1939. The central objective is to analyze the economic and social relevance of this railway in the postwar context and to assess its participation in both formal and informal dynamics of cross-border exchange. To this end, the research employs a historical methodology based on the documentary and comparative analysis of legal, commercial, and judicial sources, complemented by the examination of customs reports, court rulings on economic crimes, and business records related to railway transport. Drawing on this documentary corpus, the article challenges the historiographical thesis asserting the definitive decline of the Tacna–Arica Railway after the inauguration of the Arica–La Paz Railway in 1913, demonstrating that such an assertion is insufficient to explain the economic practices of the 1930s. The findings indicate that the movement of people and goods not only persisted but was reorganized through its articulation with binational smuggling networks of raw materials, involving local merchants, customs officials, and international shipping companies. The study thus highlights the persistence of intermediate railway circuits in the Andean border economy and their role in shaping transnational illicit systems during the first half of the twentieth century.

Keywords: Tacna–Arica Railway, cross-border trade, andean commercial history, smuggling networks, customs administration.

1. Introducción

Tras el término de la Guerra del Pacífico, el Tratado de Ancón (1883) y los acuerdos posteriores establecieron un complejo escenario de soberanía pendiente entre las ciudades de Arica y Tacna, que no se resolvió sino hasta 1929, cuando el arbitraje internacional definió a Tacna como parte del Perú y a Arica como territorio chileno. Sin embargo, desde 1884 ambas ciudades mantuvieron un intenso contacto comercial y social, potenciado por la economía del salitre y el carácter cosmopolita de sus poblaciones: chilenos, peruanos, bolivianos, chinos provenientes de la explotación del guano y del salitre, así como italianos, alemanes, croatas y estadounidenses.

En este entramado fronterizo, el Ferrocarril de Tacna a Arica, de administración peruana, constituyó un eje clave para la circulación de mercancías, personas y capitales, incluso en contextos de tensiones diplomáticas. Aunque la inauguración del Ferrocarril de Arica a La Paz en 1913 redujo parte de su importancia estratégica al ofrecer un tránsito directo entre Bolivia y el puerto de Arica, la evidencia documental indica que la línea Tacna–Arica mantuvo un flujo constante de pasajeros y carga. Entre los principales productos transportados destacaba la caña de azúcar proveniente del norte del Perú hacia Arica, y el carbón y hierro viejo desde Chile hacia Tacna.

En este contexto, el objetivo de este estudio es analizar la vigencia económica, social y política del Ferrocarril de Tacna a Arica entre 1929 y 1939, evaluando su función en las dinámicas formales e informales de comercio transfronterizo tras la resolución definitiva de la cuestión de Tacna y Arica. Para ello, se utiliza una metodología histórica basada en el análisis documental y comparado de fuentes jurídicas, comerciales, judiciales y aduaneras, complementada con el examen de archivos empresariales y fallos por delitos económicos.

Esta aproximación permite no solo reconsiderar su papel en las economías locales y regionales, sino también replantear la tesis historiográfica que ha interpretado su trayectoria como un proceso de decadencia inexorable posterior a 1913.

2. Antecedentes Contrabando y redes ilícitas (1932-1939)

El abastecimiento de lana procedente del Perú hacia Chile, con ingreso directo por el muelle Vergara de Viña del Mar, representó un factor estratégico de enorme trascendencia para la industria local durante las décadas de entreguerras, en particular en los convulsos años treinta y en la antesala de la Segunda Guerra Mundial. La obtención de insumos textiles de origen andino, como la lana y en menor medida el algodón, fue decisiva para garantizar la continuidad productiva de fábricas que marcaron la identidad manufacturera viñamarina, entre ellas la Fábrica Chilena de Sederías de Viña del Mar (*Sedemar*), especializada en telas de lujo y vestidos de alta calidad; la *Fábrica Textil Viña S.A.*, que abastecía de tejidos para el consumo masivo; la *Tejeduría Caupolicán*, con una amplia producción de fibras destinadas a la confección local; y *Gatry*, dedicada al algodón.



Estas grandes industrias convivieron con un entramado de talleres medianos y pequeños como la tintorería y lavandería *Le Grand Chic*, la fábrica de medias *Karmy*, la *Tejeduría Squadritto o Bechal*, que también requerían de manera sostenida fibras importadas para sostener su producción. En este contexto, Chile carecía de un desarrollo agroganadero capaz de generar un flujo suficiente de lana o algodón, lo que convertía a los cargamentos peruanos¹ en una materia prima deseable e indispensable para sostener cuotas de producción, contratos con distribuidores nacionales y la creciente demanda de un mercado interno que buscaba industrializar el consumo textil. La lana peruana, de calidad reconocida y con logística facilitada por la naviera alemana Kosmos², permitió que Viña del Mar se consolidara como un polo manufacturero de alcance nacional, abasteciendo no sólo a su propio mercado, sino también a centros urbanos como Santiago y Concepción³. Además, este flujo de insumos evitó un colapso productivo en momentos de incertidumbre global, marcados por la Gran Depresión de 1929 y la progresiva dislocación de los circuitos comerciales internacionales en vísperas del estallido bélico de 1939. La disponibilidad de fibras extranjeras también se tradujo en estabilidad laboral relativa para miles de obreros, lo que fortaleció la organización sindical en un período de alta conflictividad social, dando pie a demandas y pactos que incluso influyeron en el urbanismo local con la creación de barrios obreros como Villa Dulce y Achupallas. En un plano político y económico más amplio, la llegada de lana y algodón del Perú, tanto por vías legales como ilícitas, expresaba la interdependencia de los mercados sudamericanos⁴, a la vez que desafiaba los intentos de ambos Estados por imponer políticas proteccionistas o

¹ Durante el período 1900-1935, el desarrollo agro ganadero en el Perú se orientó tanto al abastecimiento del mercado interno —especialmente de centros urbanos como Lima— como al mercado externo. En la costa, en áreas como Paita, prosperaron cultivos como caña de azúcar, algodón, arroz, maíz, verduras y legumbres, así como ganado vacuno para carne y leche; mientras que en la sierra se destacaba la producción de papa, maíz, trigo, cebada, y la crianza de ovinos y camélidos (sobre todo alpacas), principalmente para la exportación de lana y el consumo local. Este proceso fue analizado por el historiador Virgilio Roel Pineda en su obra “Economía agraria peruana” (1961), donde explora la estructura agropecuaria y su impacto en el crecimiento económico nacional.

² La *Deutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaft Kosmos* fue una naviera alemana fundada en Hamburgo en noviembre de 1872 por Knöhr & Burchard junto con H. H. Eggers, cuyo objetivo principal era establecer una línea marítima regular hacia la costa oeste de Sudamérica, en particular con Chile y Perú. Su primera operación significativa la realizó con el buque KARNAK, que en octubre de 1872 efectuó la travesía inaugural hacia puertos sudamericanos, seguido del THEBEN, aunque este último fue vendido rápidamente por resultar demasiado pequeño para la ruta. Posteriormente, la compañía incorporó barcos de mayor capacidad como el RAMSES y, en 1886, adquirió el DENDERAH, que ya disponía de instalaciones para pasajeros, ampliando así la gama de servicios. A inicios del siglo XX, la Kosmos consolidó alianzas estratégicas, destacando el acuerdo firmado en 1901 con la Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien-Gesellschaft (Hapag), lo que fortaleció su presencia en Sudamérica y le permitió expandirse hacia la costa oeste de Norteamérica y Canadá. Sin embargo, hacia 1910 comenzó a sentir los efectos de la competencia del transporte ferroviario en el continente sudamericano, lo que obligó a la empresa a reducir operaciones y vender algunos de sus barcos más modernos, como el EDFU y el ESNE. Tras la Primera Guerra Mundial, la compañía perdió la mayor parte de su flota, y en 1921 se fusionó con la Deutsche Austral & Kosmos Linien, adoptando un nuevo distintivo, hasta que finalmente fue absorbida por la Hapag en 1926, la cual mantuvo la marca Kosmos hasta la Segunda Guerra Mundial. Uno de los aspectos más relevantes de esta naviera fueron sus itinerarios: conectaba Hamburgo con importantes puertos europeos como Le Havre, Génova y Barcelona, y desde allí mantenía una ruta estable hacia los principales enclaves sudamericanos, entre ellos Valparaíso, Arica, Islay y Callao; en algunos casos prolongaba sus trayectos hasta Seattle, Tacoma, Victoria y Vancouver, o bien extendía las líneas hacia el Atlántico pasando por Antwerpen, Montevideo y Buenos Aires, integrando así circuitos comerciales de alcance transcontinental. Ver Glave LM 1991. El puerto de Paita y la costa norteña en la historia regional de Piura. Bulletin de l’Institut Français d’Études Andines 20(2):501-509. Detlefsen GU 1992. Deutsche Reedereien, Band 23: Deutsche Dampfschiffahrt-Gesellschaft Kosmos. Verlag Berndt, Hamburgo.

³ Fischer T 2001. La navegación alemana en el Pacífico: la Compañía Kosmos y el comercio chileno-peruano (1890-1940). Verlag Dr. Kovač, Hamburgo, 188 pp.

⁴ García Carcelén C 2021. El ciclo de la lana: exportación, campesinos y oligarquía en el sur del Perú. Revista Revoluciones, Lima, p. 68-85.



controles aduaneros⁵. Así, el contrabando de fibras textiles, lejos de ser un fenómeno marginal, funcionó como un motor de modernización y sostenimiento de la industria viñamarina, asegurando su capacidad de resistencia frente a las crisis internacionales⁶ y cimentando una identidad productiva que acompañó el desarrollo económico y social de Viña del Mar a lo largo del siglo XX.

3. Apartado interpretativo: Normas como excusa política y fragilidad institucional

El Decreto 1110 de 1929, el Decreto 514 de 1933 y el DFL 314 de 1931 no solo abrió resquicios legales que facilitaron el contrabando, sino que además fue utilizada estratégicamente por las élites políticas y comerciales de Chile y Perú para desplazar responsabilidades. En el caso del puerto libre de Arica, consagrado en el Decreto 1110, la independencia administrativa otorgada a las autoridades peruanas en el manejo de sus bodegas y agentes en territorio chileno creó una doble soberanía en miniatura: mientras Chile podía alegar que los desvíos de mercancías ocurrían bajo supervisión peruana, Perú replicaba que el Estado chileno no fiscalizaba correctamente los espacios portuarios y ferroviarios bajo su jurisdicción⁷. En la práctica, este régimen híbrido fue un terreno fértil para la acusación cruzada, en la que cada país encontraba en la propia normativa un pretexto para sostener la inefficiencia ajena.

El modus vivendi de 1933 reforzó este juego de culpas al permitir la circulación de una lista ampliada de mercancías bajo exenciones tributarias y simplificaciones administrativas⁸. Si bien la intención diplomática era atenuar fricciones fronterizas, en la práctica este marco fue interpretado de manera laxa por las autoridades de ambos lados: Chile responsabilizaba a los comerciantes peruanos de aprovechar indebidamente las franquicias, mientras que Perú denunciaba la colusión de funcionarios aduaneros chilenos en Arica para encubrir el ingreso irregular de mercancías que luego se redistribuían hacia el sur⁹. La exención legal de determinados productos actuaba, así, como un dispositivo de ambigüedad política, en el que la infracción podía ser leída como tolerancia diplomática, complicidad funcional o incluso como un costo inevitable del comercio transfronterizo.

La situación se agravaba con la Ordenanza de Aduanas de 1931, que depositaba un exceso de confianza en la probidad de los funcionarios, al sostener el sistema en declaraciones juradas, guías manuales y controles documentales dispersos¹⁰. Esta fragilidad administrativa significaba que las adulteraciones —ya fueran en peso, tara o procedencia— podían pasar inadvertidas en un país y ser registradas como “legales” en otro. De este modo, la inconsistencia normativa se traducía en segmentación de responsabilidades: mientras Chile señalaba

⁵ El Reglamento para el Servicio de Carabineros de Aduana N.º 6, aprobado mediante el Decreto N.º 4.377 del 7 de noviembre de 1933, estableció formalmente una unidad especializada en el control de fronteras y aduanas en Chile. Su objetivo principal era combatir el contrabando, permitiendo la vigilancia proactiva de puertos, pasos fronterizos y zonas francas, así como la persecución de delitos aduaneros sin necesidad de denuncia previa. La medida respondía al contexto histórico de creciente contrabando que afectaba las finanzas del Estado y la economía nacional, especialmente en el norte del país. Además, promovía la colaboración interinstitucional con el Servicio Nacional de Aduanas y consolidaba la institucionalidad del Estado, profesionalizando la vigilancia fronteriza. Este reglamento sentó las bases para la organización y especialización de los actuales servicios de control aduanero en Chile. Ministerio del Interior 1933. Reglamento para el Servicio de Carabineros de Aduana N.º 6. Decreto N.º 4.377, 7 de noviembre de 1933. Diario Oficial N.º 16.761, Santiago, 30 de diciembre de 1933.

⁶ Herrera Paredes Á, Rumie Bertoni M 2022. Industria textil del Siglo XX en Viña del Mar. Micro-exhibición, Colegio St. Margaret's British School, Viña del Mar, noviembre de 2022.

⁷ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) 1929. Decreto Supremo N.º 1110, Ministerio de Relaciones Exteriores, 16 de agosto de 1929. Santiago.

⁸Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) 1931. Decreto con Fuerza de Ley N.º 314, Ministerio de Hacienda, 3 de julio de 1931. Santiago.

⁹Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) 1933. Decreto Supremo N.º 514, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, 23 de junio de 1933. Santiago.

¹⁰Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) 1931. Decreto con Fuerza de Ley N.º 314, Ministerio de Hacienda, 3 de julio de 1931. Santiago



las limitaciones impuestas por la figura del puerto libre y la autonomía peruana en Arica, Perú culpaba al Estado chileno de no garantizar transparencia en la administración ferroviaria y portuaria. En última instancia, lo que debía ser un sistema de cooperación bilateral se convirtió en un espacio de soberanías enfrentadas, donde el contrabando no era una práctica clandestina al margen de la ley, sino una consecuencia directa de la ley misma.

Esta instrumentalización política de los decretos y ordenanzas no solo evadía responsabilidades, sino que legitimaba el contrabando como un problema “externo”. Para Chile, los desvíos eran culpa de la permisividad peruana; para Perú, el foco estaba en la corrupción de aduaneros y ferroviarios chilenos¹¹. En ambos casos, la denuncia se proyectaba hacia afuera, evitando reconocer la debilidad institucional interna. Así, las normas, en lugar de frenar el comercio ilícito, se transformaron en el escudo jurídico y discursivo que permitió a ambos Estados sostener la ficción de que el contrabando era producto de la mala fe del vecino, y no del diseño deficiente de sus propios marcos legales y administrativos.

4. Fin de la Policía de Ferrocarriles y surgimiento de Carabineros de Aduanas.

El Decreto Supremo N.º 4.377, promulgado el 7 de noviembre de 1933 y publicado el 30 de diciembre del mismo año, aprueba el Reglamento para el Servicio de Carabineros de Aduana N.º 6, estableciendo una normativa detallada sobre la organización, atribuciones, procedimientos y relaciones institucionales de esta fuerza encargada de resguardar las fronteras y zonas aduaneras del país. El texto se estructura en nueve títulos y un capítulo adicional, abarcando un total de 48 artículos que regulan desde la organización general hasta disposiciones presupuestarias y de dependencia jerárquica.

El documento define el rol central de los Carabineros de Aduana: vigilar fronteras terrestres, marítimas y aéreas, prevenir el ingreso o salida ilícita de mercaderías, resguardar el orden en recintos aduaneros y cooperar con autoridades competentes.

La configuración institucional de los Carabineros de Aduana revela desde su origen una compleja doble dependencia administrativa: por una parte del Ministerio del Interior, encargado del orden público, y por otra de la Superintendencia de Aduanas¹², responsable de la vigilancia y resguardo del comercio fronterizo. Esta estructura, lejos de garantizar una policía objetiva y especializada en materia aduanera, generaba un campo ambiguo de jerarquías en el que se diluían responsabilidades. Del mismo modo que ocurrió con la Policía Ferroviaria, cuyo alineamiento dependía del ministerio del mismo nombre y del ministerio de hacienda para el resguardo patrimonial, la subordinación en forma de binomio imperfecto facilitaba que ingresaran funcionarios con propósitos particulares, aprovechando los intersticios de la institucionalidad para fines distintos a los del interés público. Si aceptamos que hacia la década de 1930 y 1940 en Chile se había configurado una clase media con rasgos propios y con una creciente participación en la esfera pública, es posible sostener que los sectores políticos vinculados a ella vieron en la creación de nuevas instituciones estatales la oportunidad de incidir directamente en su conformación. El nepotismo se transformó en una práctica recurrente, en la medida en que los cargos disponibles no sólo respondían a criterios de mérito o especialización, sino también a la lógica de instalar en posiciones estratégicas a amigos, familiares o militantes de partidos políticos. De este modo, la institucionalidad en formación se convirtió en un espacio de proyección y consolidación de la clase media

¹¹Archivo Nacional de Chile (ANCh) 1933. Fondo Ministerio de Hacienda, correspondencia de Causas Judiciales, vols. 1933. Antecedentes de funcionarios de la Policía de Ferrocarriles involucrados en sustracción de especies y traslado de material desde bodegas del Ferrocarril de Arica a La Paz a bodegas del Ferrocarril a Tacna; antecedentes de adulteración de documentación en rotulación y guías de despacho de importaciones de Yanulaque, Cánepa y Cía.

¹² Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) s.f. Decreto N.º 4.377, art. 4º. Santiago.



“organizada políticamente”, reproduciendo patrones de clientelismo y favoreciendo la captura parcial de organismos estatales por redes de confianza personal o partidaria¹³.

La debilidad de este diseño se puede constatar al confrontar el artículo 5º, que consagra la dirección del servicio conforme a la Superintendencia de Aduanas, con lo dispuesto en el artículo 4º, el cual expresamente señala que los Carabineros de Aduana no formaría parte de las tropas regulares de Carabineros destinadas al servicio policial de cada provincia, salvo disposición expresa de la Dirección de Carabineros en situaciones específicas. Incluso se prevé que, en casos urgentes vinculados con el orden público, prefectos o comisarios pudieran asignarles funciones, con la única obligación de avisar a las autoridades aduaneras. Esto evidencia una debilidad institucional: mientras el artículo 5º buscaba centralizar funciones bajo la autoridad aduanera, el artículo 4º abría un margen de discrecionalidad que en la práctica desdibujaba los límites de la función aduanera y ponía en entredicho la especialización de este cuerpo.

Carabineros de Aduana ostentaban jurisdicción en recintos diversos —bodegas aduaneras, estaciones y vagones ferroviarios¹⁴, almacenes portuarios y dependencias aeroportuarias— y su presencia en espacios tan próximos como el almacén portuario de Arica, las bodegas del ferrocarril (Arica-La Paz, Tacna) y los patios de maniobras alentaba oportunidades para movimientos de carga no declarados, sobre todo en el régimen nocturno. La continuidad física que ofrecían los rieles —que unían directamente muelle, patio ferroviario y bodegas— facilitaba operaciones de trasbordo que, si no eran fiscalizadas con rigor, podían ser objeto de manipulaciones. A modo de ilustración: una carga ferroviaria teórica de diez vagones, cada uno consignado con cien cajas de curtiembre, podía en la práctica transportar un número superior de piezas ocultas entre las cajas declaradas; una vez sellado el envío y con la presencia reducida de supervisión nocturna, no era difícil que mercancía adicional fuera desviada por la guardia de turno hacia una bodega aduanera colindante para ser incorporada —en apariencia legítimamente— a la importación registrada de un tercero.

Tal dinámica revela la fragilidad del control cuando la verificación se limita a la confianza en precintos y guías, sin mecanismos efectivos de cotejo cruzado y supervisión interinstitucional. Por ello, la coexistencia de jurisdicciones múltiples y la proximidad física entre puertos, ferrocarriles y almacenes exigían —y exigen— procedimientos de control unificados, inventarios temporales obligatorios y mecanismos de seguimiento que impidan la captura de la institución por prácticas de connivencia o enriquecimiento ilícito.

Los Títulos III y IV regulan¹⁵ las relaciones con autoridades administrativas, judiciales, militares, marítimas y aeronáuticas, así como el modo de proceder ante delitos flagrantes y faltas cometidas incluso por funcionarios aduaneros.

El Título V de la normativa aduanera asigna a los Carabineros de Aduana un papel central en la detección e investigación de delitos de contrabando, reforzando la idea de que su función no se limitaba a la mera vigilancia pasiva de recintos portuarios, ferroviarios o fronterizos, sino que se extendía a una facultad activa de persecución e investigación. La disposición que permite a los efectivos actuar de oficio frente a la sospecha de ilícitos (art. 32) refleja un intento del Estado por dotarlos de autonomía operativa, aunque siempre supeditada

¹³ Zamorano P 2006. Movimientos de consumidores en Chile. Entre la novedad y el reciclaje. *Revista de Estudios Históricos* 3(1).

¹⁴ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) s.f. Decreto N.º 4.377, artículos 1º, 28 y 32. Santiago. Eso sumado a Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) 1931. Decreto con Fuerza de Ley N.º 314, 31 de julio de 1931. Santiago.

la vulneración DFL 314, 31 julio 1931.

¹⁵ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) s.f. Decreto N.º 4.377, artículo 23º, letras a), b) y d). Santiago.



a la comunicación inmediata con la jerarquía aduanera¹⁶, lo que evidencia la tensión entre la iniciativa policial y el control administrativo.

La presunción de derecho establecida en el artículo 31° endurecía el marco legal, ampliando el rango de conductas consideradas contrabando y transformando a los Carabineros en la primera línea de aplicación práctica de esta presunción, especialmente en territorios de difícil control como fronteras cordilleranas o caletas costeras. Asimismo, los artículos 33° y 34° ponen de relieve el carácter mixto de su labor: eran auxiliares de la justicia administrativa aduanera y, al mismo tiempo, una fuerza de orden con capacidad de ingresar en propiedades privadas aledañas a zonas fronterizas, en virtud de la Ley N° 1.642 de 1904.

El reglamento sobre Carabineros de Aduana centró su atención en la investigación de delitos de contrabando, estableciendo que todo tránsito internacional debía efectuarse únicamente por pasos habilitados y presumiendo como contrabando el ingreso o salida de personas y mercancías por puntos no autorizados. En este marco, se otorgaron a los Carabineros amplias facultades para iniciar pesquisas, solicitar allanamientos y dar cuenta formal a las autoridades competentes. Asimismo, otros apartados de la normativa regularon la distribución de los bienes comisados, los mecanismos de reclutamiento y ascenso, la dependencia administrativa de retenes y tenencias, junto con disposiciones operativas adaptadas a contextos estacionales, como las dificultades propias del invierno cordillerano. No obstante, la normativa guarda silencio respecto del contrabando en espacios formales de tránsito internacional, particularmente en los ferrocarriles binacionales —como el Trasandino, Arica-La Paz o Tacna-Arica—, que funcionaban bajo regímenes jurídicos específicos y distintos de la regulación aduanera general.

A pesar de las múltiples atribuciones otorgadas a este nuevo estamento, ello no impidió la articulación de **redes de traslado ilícito de mercaderías, bultos, insumos y materiales**. Desde el año 1904 se registraron causas judiciales por contrabando de **hierro viejo**¹⁷, dado de baja de los Ferrocarriles del Estado Chileno hacia Perú. De manera similar, se documentó el contrabando de **carbón**, extraído de las zonas carboníferas de Lebu y Lota en Chile, que era vendido por casas comerciales chilenas como **carbón de origen “inglés”** a comerciantes peruanos. En ambos casos, los principales perjudicados fueron los gobiernos nacionales, y los delitos no recibieron sanción; los juicios se extendieron por hasta **diez años**, y la dilación procesal junto a la falta de diligencias impedía la aplicación de sanciones ejemplares.

Durante el periodo analizado, se verificó la misma práctica en las casas comerciales Cambiasso de Valparaíso, Canepa de Arica y Rossi de Tacna, en el marco de un canje de lanas peruanas y caña de azúcar por hierro estatal y carbón, que continuaba operando de manera regular¹⁸. La apertura aduanera y las facilidades de tránsito generaron espacios de vulnerabilidad jurídica y operativa que derivaron en ilícitos recurrentes. Entre los principales hechos delictivos asociados destacan:

¹⁶ La creación de un cuerpo especializado de Carabineros de Aduana un avance significativo en la protección de los intereses del Estado, al diferenciarse claramente del rol meramente preventivo que históricamente asumía la policía ferroviaria. A diferencia de esta última, cuya función se limitaba a la vigilancia y control rutinario, los Carabineros de Aduana asumen un papel activo de fiscalización e investigación de ilícitos, particularmente en materia de contrabando. Este enfoque permite no solo detectar irregularidades de manera proactiva, sino también garantizar la integridad de los procedimientos aduaneros y la correcta aplicación de la normativa vigente, fortaleciendo así la capacidad estatal para preservar los recursos y derechos públicos frente a elusión, fraude o conducta ilícita.

¹⁷ Vergara Lasníbat F 2025. Alcances de la política de Ferrocarriles del Estado chileno en el cambio de siglo a partir de notas de prensa (1900-1905). In press.

¹⁸ Archivo Nacional de Chile (ANCh) 1938. Fondo Ministerio de Hacienda, Correspondencia Causas Judiciales, vol. 51



- a) Contrabando encubierto en tránsito: el régimen especial permitía la entrada de mercaderías con el rótulo “En tránsito a Tacna”. Este sello, concebido como un mecanismo de control, fue aprovechado por comerciantes y transportistas para internar clandestinamente mercancías que, en lugar de continuar a Tacna, quedaban en el mercado de Arica sin pagar derechos de aduana¹⁹;
- b) Declaración fraudulenta en manifiestos: el artículo III exigía que toda carga se manifestara por mayor y en tres ejemplares. Sin embargo, muchos capitanes de naves y agentes de comercio omitían bultos o falseaban cantidades y calidades de productos, configurando una infracción aduanera grave que facilitaba la evasión de impuestos y la introducción irregular de bienes²⁰;
- c) Manipulación y violación de bultos en tránsito: La convención establecía que los bultos debían ser reconocidos solo en su estado exterior y, en casos excepcionales, inventariados. Esta flexibilidad permitió adulteraciones, extracción parcial de mercaderías y sustitución de contenidos, generando ilícitos vinculados a robo, fraude comercial y peculado aduanero²¹;
- d) La revisión documental también evidenció formas específicas de contrabando, como: rotulación fraudulenta de bultos, sobre todo en el paso de mercancías desde el Ferrocarril Tacneño al puerto de Arica, declarando un origen o contenido distinto al real; pérdida de tara, mediante la manipulación del peso declarado en las romanías de los patios del Ferrocarril de Arica a La Paz, evadiendo impuestos y controles²²; y duplicidad de guías de despacho, con registros falsos que facilitaban el ingreso irregular de mercancías²³.

Las prácticas analizadas evidencian un patrón sistemático de elusión de la normativa aduanera y ferroviaria, en el que la manipulación documental y física de los envíos constituyó un recurso central para la operación de redes ilícitas transfronterizas. Cabe destacar que la coordinación entre las casas comerciales examinadas se remonta a 1921, es decir, nueve años antes de la promulgación del Decreto N° 679 y seis años después de la disolución de la Policía Ferroviaria. Si bien las conductas ilícitas se encontraban formalmente tipificadas en la Ley de Contrabando y en el Decreto de Carabineros de Aduanas, las sanciones efectivamente aplicadas fueron limitadas, recayendo predominantemente sobre funcionarios estatales y no sobre los comerciantes implicados. Este fenómeno refleja un patrón persistente en la historiografía del contrabando entre Chile y Perú, donde la combinación de estructuras comerciales organizadas y la escasa efectividad de los mecanismos de control legal contribuyó a la consolidación de redes ilícitas, pese a la existencia de un marco normativo aparentemente sólido²⁴.

5. La reacción estatal contra el contrabando.

Uno de los principales alcances del Decreto N.º 4.377 radica en la organización del Servicio de Carabineros de Aduana, que establece una fuerza autónoma especializada en la vigilancia de recintos aduaneros, patios

¹⁹ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) s.f. Decreto N.º 679. Ratifica la Convención de tránsito de mercaderías y equipajes entre Tacna y Arica, artículos 1º y 4º. Santiago.

²⁰ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) s.f. Decreto N.º 679, artículo 3º. Santiago.

²¹ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) s.f. Decreto N.º 679, artículos 5º y 6º. Santiago.

²² Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) 1933. Decreto N.º 4.377 del 7 de noviembre de 1933, artículo 31º. Santiago.

²³ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) s.f. Decreto N.º 679, artículo 8º. Santiago.

²⁴ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) s.f. Decreto N.º 679, artículo 2º. Santiago. Complementariamente Biblioteca del Congreso Nacional (BCN) s.f. Decreto N.º 4.377, artículos 11º y 15º. Santiago.



ferroviarios, bodegas y fronteras, diferenciándose del servicio policial ordinario salvo en casos excepcionales. Su objetivo prioritario es proteger los intereses fiscales mediante la supervisión del tránsito de personas y mercaderías, asignando funciones específicas como impedir la salida de mercancías sin trámites legales, retener cargamentos sospechosos y controlar la documentación de viajeros, constituyendo un tejido preventivo frente al contrabando, que en los años treinta afectaba de manera significativa la recaudación fiscal y la economía interna.

La coordinación entre la Dirección de Carabineros y la Superintendencia de Aduanas permite definir puestos de vigilancia, delimitar zonas de control y garantizar una cadena de mando clara, mientras que la obligación de los jefes de unidad de informar diariamente a las jefaturas de Aduana refuerza la transparencia y evita la discrecionalidad que podría favorecer la corrupción o la complicidad con redes ilegales²⁵. De esta forma, el decreto consolida un cuerpo especializado que, además de custodiar recintos portuarios, ferroviarios y aéreos, cumple un papel clave en la defensa del orden económico estatal y en la regulación del comercio internacional, fortaleciendo la fiscalización del Estado y promoviendo mecanismos de cooperación interinstitucional para enfrentar eficazmente el contrabando. Es en ese contexto que Ferrocarriles del Estado, específicamente entre la Estaciones de Arica a la Paz y Tacna se establece una tenencia con 12 efectivos de turno regular y 6 de turno rotativo²⁶.

Por otro, consolidó la idea de que el contrabando no solo afectaba el erario público, sino también la soberanía y la seguridad sanitaria del país. La creación de registros específicos —como libros de entrada y salida de mercancías, de viajeros y de pastoreo— contribuyó a generar un sistema documental que dificultaba la falsificación y permitía un control estadístico de gran valor para la administración pública. La obligación de remitir informes mensuales a los jefes de Aduana promovía un seguimiento de las operaciones, buscando impedir la impunidad de quienes pretendieran defraudar al Estado. La clasificación de servicios y las funciones específicas otorgadas a los carabineros de aduanas representaron un avance significativo en la consolidación de un sistema de control preventivo, donde el resguardo de intereses fiscales se articulaba con la protección de la soberanía territorial y el fortalecimiento del aparato estatal frente a redes de contrabando.

6. Análisis del Decreto 679 y sus debilidades frente al contrabando

El Decreto Supremo N.º 679, promulgado el 9 de junio de 1936²⁷ por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, ratificó la *Convención de Tránsito de Mercaderías y Equipajes entre Tacna y Arica*, cuyo objetivo

²⁵A pesar de aquello, hubo casos de funcionarios del reciente cuerpo de carabineros de Aduana que debieron enfrentar procesos judiciales por incumplimiento de sus funciones. Es importante señalar que aún no se instauraba en Chile el Estatuto administrativo, mas varias de las infracciones cometidas por estos funcionarios obedecen a falta de celo administrativo, probidad y responsabilidad en el manejo de documentación fiscal. Archivo Nacional de Chile (ANCh) 1938. Fondo Ministerio de Hacienda, Correspondencia Causas Judiciales, vol. 51.

²⁶ Archivo Nacional de Chile (ANCh) 1925. Fondo Ministerio de Ferrocarriles, vol. 3429. Decreto que crea la Tenencia de Policía Ferroviaria en el Ferrocarril de Arica a La Paz, 12 de julio de 1925; posteriormente en 1933 se establece como cuerpo regular entre patio maniobra Ferrocarril Tacna-Arica y patio de Aduanas de Arica. Esta tenencia se une a las de Central (1913), Visviri (1923)

²⁷ En 1936, Chile vivía un período de transición política y social tras la crisis de 1929 y el fin del régimen de Carlos Ibáñez del Campo. El gobierno del Frente Popular aún no se había instalado (1938), pero ya existían tensiones entre sectores oligárquicos, militares y crecientes movimientos populares. Como señalan Verónica Valdivia y Sergio Grez, la década de 1930 estuvo marcada por la organización de los trabajadores, huelgas y la emergencia de una ciudadanía social en pugna por derechos. Como refiere Grez Toso, las políticas asistenciales y de control social buscaban integrar a las clases populares bajo un marco estatal centralizador, alejándolas de ideas de “clase contra clase”. En este escenario, la política exterior también reflejaba la necesidad de estabilidad regional,



central era reglamentar el tránsito entre ambas ciudades en cumplimiento de las disposiciones del Tratado de 1929 y de sus protocolos complementarios²⁸. La norma buscaba dotar al intercambio transfronterizo de una mayor transparencia administrativa, garantizando la trazabilidad de los cargamentos mediante la documentación triplicada: según sus artículos III y VIII, cada bulto debía ser acompañado por manifiestos y guías en múltiples ejemplares, distribuidos entre la administración chilena, la peruana y el transportista ferroviario²⁹. Este sistema de duplicación pretendía constituirse en un instrumento de control, capaz de reflejar con exactitud el recorrido, el contenido y la legalidad de las mercancías. Sin embargo, en la práctica, la estructura normativa del decreto y sus disposiciones procedimentales revelaron una serie de vulnerabilidades jurídicas y logísticas que, lejos de frenar el fraude, facilitaron el surgimiento y consolidación de redes de contrabando transnacional a lo largo de la década de 1930. En primer lugar, la obligatoriedad de formularios manuales, sin tipificación estandarizada ni foliación seriada, dejaba abierto un amplio margen para alteraciones posteriores: las diferencias de caligrafía, el uso de tintas diversas o la carencia de mecanismos de verificación centralizada permitían modificar cantidades, pesos o descripciones de la mercancía sin levantar sospechas inmediatas³⁰. A ello se sumaba la ausencia de un registro unificado que garantizara la correspondencia entre los ejemplares, lo que generaba un terreno fértil para la duplicidad documental: era factible presentar una guía en regla en el punto de salida y otra alterada en el de llegada, sin que existiese un sistema de cotejo eficaz. Este vacío normativo también hacía depender el éxito del control casi exclusivamente de la probidad de los funcionarios ferroviarios y aduaneros, quienes en numerosas ocasiones, mediante cohecho³¹ o peculado pasivo, omitían sanciones o incluso confeccionaban documentos falsos que blanqueaban cargamentos ilegales³². La combinación de estos factores derivó en la práctica en la

particularmente en las relaciones con Perú y Bolivia tras el Tratado de 1929, donde acuerdos como la Convención de Tránsito Tacna-Arica respondían tanto a compromisos diplomáticos como al orden interno buscado por el Estado chileno. Para estos antecedentes, ver Valdivia Ortiz de Zárate V 2018. Subversión, coerción y consenso. Creando el Chile del siglo XX (1918-1938). LOM Ediciones, Santiago. Grez Toso S 2020. El Partido Comunista de Chile y la génesis del Frente Popular, 1934-1937. Izquierdas 49: 4505-4563. Available from: https://www.izquierdas.cl/images/pdf/2020/n49/art212_4505_4563.pdf

²⁸Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). s.f. Decreto N.º 679, artículo 2º. Santiago.

²⁹Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio. s.f. Decreto Supremo N.º 679, artículos III y VIII. Santiago.

³⁰Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1936. Fondo Ministerio de Hacienda, Correspondencia Causas Judiciales, vol. 45. Santiago

³¹En este sentido, existen dos casos paradigmáticos en los cuales representantes del Estado chileno y peruano, en ejercicio de sus cargos como ministros de Hacienda, se vieron obligados a presentar su renuncia ante los congresos de sus respectivos países al quedar involucrados en operaciones comerciales de las cuales obtenían beneficios personales. Para el caso chileno, destaca la figura del ministro Roberto Walchotz Araya, mientras que en el Perú el episodio se vincula a David Dasso. En ambos, se observa un patrón estructural común: tras dejar sus cargos públicos, ambos ingresaron como directivos a empresas estratégicas que se beneficiaban de prácticas ilícitas relacionadas con el comercio de fibras textiles y el contrabando de lanas, lo que evidencia la existencia de mecanismos sistemáticos de captura empresarial del Estado.

Walchotz, desde su posición en el Ministerio de Hacienda, ejerció influencia directa en la fiscalización del comercio exterior y en la definición de aranceles, circunstancias que coincidieron con la entrada irregular de cargamentos de lana peruana destinados a abastecer la producción de fábricas chilenas como Yarur S.A. o Viña Textil. Su renuncia no representó un retiro de la vida pública, sino una transición funcional hacia el sector privado, donde sus redes políticas y su conocimiento del aparato estatal le permitieron desempeñar un rol de intermediario clave entre intereses corporativos y circuitos transnacionales de abastecimiento. De manera similar, Dasso consolidó en el Perú una dinámica equivalente de articulación entre poder público y capital privado. Desde el Ministerio de Hacienda, utilizó su influencia para favorecer la empresa importadora de madera perteneciente a su familia mediante aranceles preferenciales y programas estatales orientados al fomento productivo. Estos episodios muestran cómo los intereses privados lograron insertarse en la estructura del Estado y moldear sus decisiones, reproduciendo un modelo de corrupción legalizada bajo el discurso del desarrollo económico y evidenciando la fragilidad institucional frente a redes de poder económico regional.

³²Novoa Monreal, Eduardo. 1958. Derecho penal chileno. Santiago: Editorial Jurídica, p. 312.



existencia de “cargas paralelas”: mercancías que, en los registros oficiales, aparecían como legítimas, pero cuya composición material era distinta a la consignada, un fenómeno constatado en causas judiciales entre 1935 y 1938³³. Así, la confianza excesiva en la documentación escrita, la falta de fiscalización periódica y la fragmentación de responsabilidades entre autoridades chilenas y peruanas transformaron al Decreto 679 en un marco jurídico permeable, donde la formalidad legal coexistía con prácticas ilícitas que beneficiaron tanto a comerciantes particulares como a funcionarios coludidos en la frontera de Arica y Tacna, muy a pesar de que el Decreto 314 de 1931³⁴ establecía disposiciones regulatorias sobre la contención de tráfico, contrabando y fraude aduanero.

Si bien la legislación delimitaba una zona de libre tránsito que incluía patios, bodegas³⁵ y ramales del ferrocarril en Arica y Tacna³⁶. Esta disposición, aparentemente práctica para agilizar el transporte, abría un espacio demasiado amplio y difícil de controlar en la práctica. El carácter portuario-ferroviario de Arica implicaba que las bodegas del Ferrocarril de Tacna a Arica y del Ferrocarril de Arica a La Paz cohabitaran, esto generó una ambigüedad en los límites espaciales y un “vacío de soberanía administrativa”, en el cual era difícil determinar la jurisdicción exacta de aduanas chilenas o peruanas. Esta falta de precisión normativa alentó el contrabando en un contexto donde la vigilancia efectiva dependía de la probidad personal de los funcionarios³⁷.

El prolongado plazo de almacenaje permitió a comerciantes y transportistas introducir, paulatinamente, mercancías ilícitas en medio de cargas originalmente legítimas. En bodegas ferroviarias, donde la fiscalización dependía de inspecciones puntuales al ingreso, resultaba sencillo alterar la composición de un cargamento en el transcurso de meses. Un cargamento inicial de legumbres secas o sal, destinado a abastecer los mercados locales, podía ser complementado posteriormente con productos de contrabando como minerales no declarados, piezas

³³ Algunas casas comerciales, sujetas a la fiscalización del gobierno chileno para prevenir el contrabando, fueron Casa Rossi Banchero & Sfransani, Harrington Morrison y Cía., y Cicarelli Tavolara. Estas empresas, con sede en Iquique, contaban con representantes comerciales en la ciudad de Arica. Según las pericias realizadas por funcionarios de aduanas (Vistas de Aduanas), se detectó el ingreso de mercancías declaradas como pacotillas, que en realidad correspondían a grandes volúmenes de aceitunas y lanas provenientes del departamento de Tacna; calzado y marroquinería desde Arequipa y Trujillo; y productos agrícolas como algodón, azúcar, café, cacao, arroz y maíz, provenientes de Piura, Lambayeque, la selva alta (Junín, Pasco) y la sierra central. Todos estos productos no eran declarados formalmente al ingresar por el Ferrocarril de Tacna a Arica, siendo contrabandeados manualmente hacia el embarcadero portuario de Arica. Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1936. Fondo Ministerio de Hacienda, Causas Judiciales, vol. 46, exp. 1936.

³⁴ Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1931. Fondo Ministerio de Hacienda, Jurídicos, Decreto con Fuerza de Ley N.º 314, Ordenanza de Aduanas, 3 de julio de 1931.

³⁵ Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1936. Fondo Ministerio de Hacienda, Causas Judiciales, vol. 45, exp. 1936.

³⁶ Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1931. Fondo Ministerio de Hacienda, Jurídicos, Decreto con Fuerza de Ley N.º 314, Ordenanza de Aduanas, 3 de julio de 1931, art. II.

³⁷ El Decreto con Fuerza de Ley N.º 314 de 1931, que aprueba la Ordenanza de Aduanas, establece un marco normativo integral para el funcionamiento del servicio aduanero chileno, definiendo tanto las funciones de sus funcionarios como los principios de probidad a los que deben someterse. Según esta normativa, los aduaneros tienen la responsabilidad de intervenir en el tráfico internacional de mercaderías, asegurando la correcta recaudación de impuestos a la importación y exportación, supervisar el cumplimiento de las leyes aduaneras, controlar el tránsito por puertos y puntos habilitados, y elaborar estadísticas sobre el comercio fronterizo. Además, los funcionarios deben actuar con imparcialidad, legalidad e integridad, siendo responsables ante la ley por negligencias, abusos o corrupción, especialmente en casos de contrabando, falsificación de documentos o manejo indebido de tributos. El procedimiento aduanero descrito en la ordenanza contempla la recepción y revisión de mercaderías, su clasificación según la aduana de llegada, la tramitación de permisos y el cobro de derechos, todo bajo la coordinación jerárquica de la Junta General de Aduanas y, en situaciones excepcionales, del Presidente de la República. Este decreto refuerza la importancia de un actuar ético y procesalmente riguroso, asegurando transparencia y legalidad en la función pública aduanera chilena. Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1931. Fondo Ministerio de Hacienda, Jurídicos, Decreto con Fuerza de Ley N.º 314, Ordenanza de Aduanas, 3 de julio de 1931.

de refracción proveniente de Chile o grasa animal proveniente de mataderos peruanos. Estas últimas mercancías, al no estar claramente reguladas en las tablas de tránsito, se camuflaban como parte de envíos lícitos, aprovechando la falta de verificación regular³⁸.

La ausencia de registros dinámicos en las bodegas fomentaba una suerte de “economía de recomposición de cargas”, en la cual los comerciantes podían reorganizar y adulterar³⁹ la naturaleza de los envíos con el paso del tiempo, dificultando que las autoridades detectaran la irregularidad.

El Tratado de 1929, buscaba consolidar un sistema de control documental que asegurara transparencia y trazabilidad en el intercambio transfronterizo⁴⁰. Según lo dispuesto en sus artículos III y VIII, cada bulto debía estar acompañado por manifiestos y guías en múltiples ejemplares, los cuales debían distribuirse entre las autoridades chilenas, las peruanas y el transportista ferroviario⁴¹. El objetivo era generar un control tripartito capaz de verificar que la mercancía registrada en un punto coincidiera con la efectivamente trasladada y recibida en el otro extremo de la ruta. Sin embargo, la práctica reveló que este sistema contenía profundas debilidades estructurales. La primera se relacionaba con la ausencia de un control cronológico riguroso. Un cargamento podía ingresar con una fecha determinada, permanecer almacenado en bodegas ferroviarias hasta por un año —como lo permitía el artículo VII— y luego ser retirado en partidas parciales o incluso reintegrado bajo nuevas guías, con información alterada⁴². Este margen excesivo de permanencia abría la posibilidad de operaciones fraudulentas difíciles de rastrear. Así, por ejemplo, un lote de carnes secas o saladas, declarado para consumo local, podía ser retirado en momentos no coincidentes con la documentación oficial, reintroduciéndose más tarde disfrazado como “equipaje en tránsito” con el fin de evadir controles arancelarios⁴³. De igual modo, cargas de hierro viejo podían ingresar con destino a talleres ferroviarios y ser movilizadas intermitentemente hacia Valparaíso y otros puertos menores, de administración privada como fuese el muelle Vergara en la ciudad de Viña del Mar⁴⁴, sin que las autoridades lograran reconstruir el ciclo completo de movimiento. A ello se añadía

³⁸El DFL N.º 314 de 1931 también establece que todas las mercaderías deben ser declaradas con exactitud y sujetas a control aduanero, facultando a los funcionarios a inspeccionar y retener envíos irregulares (arts. 1º, 67º y siguientes). Asimismo, los artículos 72º y 73º responsabilizan a importadores y consignatarios frente a declaraciones falsas o incompletas. Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1931. Fondo Ministerio de Hacienda, Jurídicos, Decreto con Fuerza de Ley N.º 314, Ordenanza de Aduanas, 3 de julio de 1931, arts. 1º, 67º y ss., 72º–73º.

³⁹Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1937. Fondo Ministerio de Hacienda, Causas Judiciales, vol. 52, exp. 1937.

⁴⁰Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). 1936. Decreto Supremo N.º 679, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, 9 de junio de 1936.

⁴¹Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). 1936. Decreto Supremo N.º 679, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, 9 de junio de 1936, arts. III y VIII.

⁴²Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). 1936. Decreto Supremo N.º 679, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, 9 de junio de 1936, art. VII.

⁴³De esto da cuenta acusaciones y recusaciones entre Gobierno de Chile y Casas Comerciales, sobre todo al momento de auditar la documentación de ingreso. La recusación, recurso procesal mediante el cual una parte solicita apartar a un juez, árbitro o funcionario público de un proceso porque se considera que su imparcialidad está comprometida o en duda, buscando así garantizar la independencia y la correcta administración de justicia, es una de las figuras más utilizadas, por las casas comerciales, aprovechando que hubo un importante número de funcionarios de aduanas que mantenía vínculos sanguíneos con agentes comerciales. Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1936–1939. Fondo Ministerio de Hacienda, Causas Judiciales, exps. 1936, 1937 y 1939.

⁴⁴El Muelle Vergara, pieza central de la Viña del Mar industrial, se articuló desde fines del siglo XIX como infraestructura clave para el desembarco y almacenamiento de azúcar cruda —procedente principalmente del Perú— destinada a la Refinería de Azúcar de Viña del Mar (CRAV). Inicialmente controlado por privados, el muelle y sus bodegas pasaron por sucesivas administraciones: primero bajo la Compañía Marítima de la Población Vergara (1901–1912), sociedad mixta donde la CRAV detentaba mayoría accionaria, y luego por la Compañía de Muelles de la Población Vergara, creada en 1912 y enteramente dominada por la Refinería, que adquirió remolcadores, grúas y otros equipos portuarios para asegurar el flujo de materias primas. Hacia la década de 1930,



que “los formularios eran completados manualmente, lo que permitía alteraciones posteriores de caligrafía, tinta o cifras; además, no existía un registro centralizado que garantizara la correspondencia entre los ejemplares distribuidos a cada administración”⁴⁵. Esta falta de unificación abrió la posibilidad de que funcionarios aduaneros, en connivencia con comerciantes, falsificaran datos relativos a peso, volumen o procedencia. La laguna en el cruce de información favoreció la adulteración de guías de carga y la manipulación de las taras de vagones, prácticas que fueron documentadas en causas judiciales instruidas entre 1935 y 1939, donde se constató la existencia de documentos aparentemente legales que encubrían mercancías lícitas no declaradas o ilícitas no reguladas. El resultado de estas operaciones fue la consolidación de lo que la prensa y algunos informes administrativos de la época denominaron “carga paralela”⁴⁶: mercancía legal en los papeles, pero ilícita en su composición real. En este contexto, la práctica del doble movimiento documental —ingreso y salida en momentos no sincronizados con los registros oficiales— se convirtió en un mecanismo recurrente para el lavado de cargas, particularmente en el puerto de Arica, donde —como ya señalamos— la proximidad entre bodegas ferroviarias y portuarias facilitaba la transferencia encubierta de bienes. La conjunción de debilidades administrativas, formularios vulnerables y funcionarios proclives al cohecho transformó al Decreto 679 en un instrumento que, aunque pensado para el control, terminó sirviendo como soporte legal de redes de contrabando transfronterizo que beneficiaban a particulares⁴⁷

La ley buscaba agilizar los trámites, terminó constituyéndose en uno de los principales incentivos al contrabando: los bultos en tránsito estarían “exentos de todo otro reconocimiento” salvo en casos de daño visible en los envases⁴⁸. El principio subyacente era evitar demoras y costos innecesarios en la frontera, en la medida en que los embalajes se encontraran intactos. Sin embargo, esta excepción alentó un resquicio jurídico ampliamente explotado. Bastaba con que las cargas presentaran envases en buen estado para que quedaran libres de fiscalización, lo que abrió la puerta al ocultamiento sistemático de mercancías ilícitas dentro de equipajes regulares⁴⁹

tras la expropiación fiscal de 1932 y la imposición de aranceles más altos, el muelle entró en una fase de administración compartida en que el Estado intervino directamente en su modernización —incluyendo la instalación de su icónica grúa— hasta que en la década de 1940 quedó bajo control estatal. Cabe dejar planteada la duda de si esta intervención obedeció únicamente a fines de mejora fiscal o si, en un contexto de intensificación comercial, también respondía a la necesidad de mayor fiscalización aduanera y a la prevención del contrabando en un enclave donde circulaban grandes volúmenes de carga. Otros antecedentes sobre la génesis del muelle Vergara ver:

Archivo Nacional de Chile (ANCh) Conservador de Bienes Raíces y Comercio de Valparaíso. 1912. Registro de Comercio, fojas 154, n.º 172 (inscripción de concesión del Muelle Vergara).

⁴⁵Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1936. Fondo Ministerio de Hacienda, Correspondencias Causas Judiciales, vol. 45, exp. 1936.

⁴⁶ El hecho da cuenta de un acontecimiento frecuente que se observa en los depósitos de aduana de Valparaíso, Iquique, Arica y también en bodegas bajo la administración de Ferrocarriles del Estado. Biblioteca Pública Santiago Severin (BPSS). 1938. “La Unión”, 15 de febrero.

⁴⁷ Novoa Monreal, Eduardo. 1958. Derecho penal chileno. Santiago: Editorial Jurídica, 1958, p. 312.

⁴⁸ Archivo Nacional de Chile (ANCh). Fondo Ministerio de Hacienda, Correspondencias Causas Judiciales, vol. 47, exp. 1937.

⁴⁹ En Arica, el 15 de agosto de 1938, vía Ferrocarril Tacna a Arica, consignado a Comercial Rossi-Sfransani. y representado por don Mario Zamorano Jiménez., declaró como mercancía “aceite procesado de oliva” (800 cajas, conocimiento N° 678-TAC). El 16 de agosto, durante control documental, los envases se presentaron en aparente buen estado, con sellos y etiquetas intactos, programándose su nacionalización. El 17 de agosto, tras recibir información reservada, se realizó inspección física bajo supervisión del inspector Raúl Llanca., constatando que 10 de 50 cajas contenían productos no declarados: grasa animal y materiales metálicos, como herramientas, piezas de refracción, todos ocultos bajo los envases de aceite. El informe preliminar de peritos aduaneros indicó manipulación de sellos y alteración de documentos, configurando indicios de falsedad y contrabando según la Ley de Aduanas de 1934 y reglamentos de tránsito. Se determina como responsable de estas irregularidades a la Casa Comercial Rossi Sfransani, al haber ingresado y presentado la mercancía

Las causas judiciales de la segunda mitad de la década de 1930 registran ejemplos de este *modus operandi*: partidas de lana y caña de azúcar de procedencia peruana eran introducidas en Chile bajo la cobertura de equipajes en tránsito y destinadas al abastecimiento de la Compañía Refinadora de Azúcar de Viña del Mar (CRAV) y de las industrias textiles del centro del país⁵⁰. De esta manera, productos que debían pagar derechos de importación ingresaban en la práctica como cargas invisibles para la aduana, protegidos por la ficción legal de un embalaje no dañado.

La aparente legalidad de los envases no dañados se combinaba con la ausencia de un registro centralizado de guías y manifiestos, lo que generaba dispersión estructural de la información. Si bien el Ferrocarril de Tacna a Arica puede ser considerado un hito dentro de los procesos de integración económica y social entre ambos países, también es posible afirmar que en su órbita se gestó una red de comercio de contrabando que, aun existiendo normativa, lograba sortearla gracias a *una red* de casas de comercio coludidas con funcionarios públicos. La ausencia de un mecanismo único de verificación cruzada permitía que un comerciante presentara un ejemplar legítimo en la aduana de salida y otro alterado en la de llegada, sin cotejo inmediato. En la práctica, la burocracia portuaria y ferroviaria, con patios y bodegas por doquier, generaba una “laguna de sincronización” que era explotada para registrar mercancías ficticias o alterar el contenido de los envíos. Después de todo, así como en la zona central existieron políticos y comerciantes que lucraron de la “cuestión social” como especuladores inmobiliarios, un ferrocarril binacional ofrecía también la oportunidad de aprovecharse económicamente bajo formas paralelas a la legalidad.

La tercera vulnerabilidad radicaba en la posibilidad de falsificación por parte de los propios funcionarios de aduana. El decreto, al confiar en la probidad de los agentes estatales, no establecía mecanismos externos de fiscalización ni sanciones claras en caso de adulteración de documentos oficiales. Este vacío permitió que algunos empleados manipularan deliberadamente datos relativos al peso, volumen o procedencia de las mercancías⁵¹. Estas alteraciones no obedecían únicamente a negligencia, sino a sobornos directos de comerciantes, configurando lo que desde la tipología penal corresponde a otra forma de peculado pasivo: *funcionarios que, a cambio de cohecho, omitían la fiscalización efectiva o incluso fabricaban documentos que blanqueaban cargas ilegales*⁵². Lejos de ser prácticas aisladas, estas conductas adquirieron un carácter sistémico, extendiéndose más allá de Arica hacia otros puertos como Valparaíso e Iquique, donde los agentes de aduana mantenían vínculos directos con casas comerciales⁵³ locales y con cámaras de comercio que ejercían presión para flexibilizar los controles. En tales contextos, la adulteración de guías y la manipulación de taras de carga no solo facilitaban el

con información falsa y documentación adulterada. Juicio apelado. Archivo Nacional de Chile (ANCh), Fondo Ministerio de Hacienda, correspondencia Causas Judiciales, vol. 66.

⁵⁰ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio. 1936. Decreto Supremo N.º 679, arts. III y VIII. Santiago.

⁵¹ Archivo Nacional de Chile (ANCh). 1937. Fondo Ministerio de Hacienda, correspondencia Causas Judiciales, vol. 47, exp. 1937.

⁵² Biblioteca Pública Santiago Severin (BPSS), diario “*La Unión*”, 12 de mayo 1937. Representante de casas comerciales de Iquique y Arica son requeridos por la justicia por incurrir en el delito de cohecho a personal de aduanas y de carabineros, específicamente en el contrabando de cueros y cañahua para abastecer el mercado local. Si bien ambos productos gozaban de libre tránsito cuando es de uso personal, se advierte un cargamento cuantioso desde hacía cuatro años.

⁵³ Algunas de las Casas Comerciales relevantes para el periodo que operaban en los territorios señalados son: Zolezzi, Mario y Banchero, Ángel; Cicarelli-Tavolara; Desiderio Schmidt (posteriormente con prohibición de celebrar contratos); Enrique Peillard (casa Consignataria); Carlos Grasso (posteriormente incorpora a Humberto Canepa), Amadeo Profumo; Sociedad Comercial Carlos Rossi Bancheri-Mario Sfransani Rossi y Mario Zamorano Jiménez; Sociedad Hermanos Mitrovich, Antonio Brazzale&Eugenio Viglienson; Sociedad Luisa Macchiavello, María y Ema Noziglia. Ver Archivo Nacional de la Administración (ARNAD) 1930. Casas Comerciales -V115.



contrabando de azúcar o textiles, sino también de minerales metálicos, hierro viejo y carnes saladas, productos de alta demanda en el mercado interno peruano. El Decreto 679, diseñado como un instrumento de agilización del tránsito, terminó constituyendo un marco normativo débil, basado en la confianza excesiva en la documentación y en la integridad de los funcionarios, lo cual lo transformó en una herramienta funcional al contrabando transnacional.

En este sentido, la situación se enmarca en la crisis más amplia que atravesaba Chile al intentar comprender y modernizar su aparato estatal, constantemente cuestionado por sectores políticos influidos por visiones corporativistas que disputaban el rol del Estado en la economía. No es casual que, en paralelo, comenzaran a gestarse organismos como la CORFO⁵⁴, que representaban una respuesta institucional para enfrentar las debilidades estructurales de control y, al mismo tiempo, proyectar un modelo de desarrollo que buscaba conciliar integración económica con soberanía administrativa.

La ausencia de inspecciones periódicas en bodegas ferroviarias facilitó la manipulación discrecional de cargas por parte de comerciantes en connivencia con funcionarios aduaneros. El Decreto establecía la participación conjunta de funcionarios chilenos y peruanos en el control aduanero (Arts. V y XI)⁵⁵. En teoría, esta doble fiscalización aseguraba mayor transparencia. Sin embargo, en la práctica generó:

- a. Dependencia en exceso de la probidad de los funcionarios. La ausencia de inspecciones periódicas no puede entenderse sin aludir a la complicidad de funcionarios ferroviarios y aduaneros. Al no existir mecanismos institucionales de control externo, el almacenaje se convirtió en un terreno fértil para la corrupción administrativa, expresada en peculado pasivo y cohecho.
- b. En muchos casos, los empleados de las bodegas ferroviarias —muchos de ellos en el Caso Chileno, ex miembros de la disuelta Policía de Ferrocarriles⁵⁶— conocían con detalle las dinámicas del contrabando y facilitaban la entrada de mercancías no registradas, aprovechando su experiencia en la manipulación de guías y en la administración de espacios de tránsito.

⁵⁴ El surgimiento de la CORFO en 1939 no puede entenderse solo como un acto de modernización económica, sino también como una respuesta política a la crisis de legitimidad del aparato estatal chileno tras la Gran Depresión. Como advierte Julio Pinto, el nuevo organismo condensó un proyecto desarrollista y estatalista que buscaba encauzar las tensiones sociales y abrir un camino de industrialización, aunque al costo de reforzar redes clientelares y relaciones corporativas entre Estado y empresariado, con claros tintes populistas en la retórica de la época (Pinto 2005). En la misma línea, Gabriel Salazar ha señalado que la CORFO representó la traducción institucional de la “cuestión social”, donde la capacidad del Estado para otorgar bienestar se mezcló con prácticas de cooptación y con un discurso nacionalista que en algunos momentos se emparentó con el corporativismo autoritario que circulaba en el mundo tras la crisis de los años treinta (Salazar 1999). Por su parte, Renato Ahumada subraya que, si bien la CORFO nació con una vocación modernizadora, en la práctica se convirtió en una máquina institucional híbrida, articulando tanto políticas de fomento como espacios de captura por parte de grupos empresariales, en una dinámica que recuerda a experiencias corporativas en regímenes de corte fascista o populista. Para la validación y discusión: Pinto, Julio. 2015. Populismo en Chile: De Ibáñez a Ibáñez (1924–1958). Santiago: LOM Ediciones. Salazar, Gabriel. 1999. Historia contemporánea de Chile. Vol. 1: Estado, legitimidad, ciudadanía. Santiago: LOM Ediciones. Ahumada, Renato. 2010. La Corporación de Fomento a la Producción (CORFO) y la política de industrialización en Chile, 1939–1969. Valparaíso: Universidad de Valparaíso.

⁵⁵ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio. 1936. Decreto Supremo N.º 679, arts. V y XI.

⁵⁶ Biblioteca Nacional (BN). Diario El Ilustrado, 18 de julio 1939 da cuenta de red de ex agentes de la Policía de Ferrocarriles que, trabajando ahora como personal administrativo y de bodegas, aprovechan sus contactos para surtir almacenes de los alrededores de la Estación o simplemente revender excedentes resultado de las “coimas” recibidas por grandes contrabandistas.

- c. Espacios de cohecho o peculado pasivo, mediante pagos a vistas de aduana para omitir sanciones⁵⁷.
- d. Fragmentación de la responsabilidad: Al no existir controles intermedios, solo el acta de ingreso servía como referencia, quedando un vacío de información durante todo el periodo de almacenaje. Otro ejemplo se observa en la grasa animal: podía ingresar como materia prima para jabonerías, pero con el tiempo era reemplazada por sacos de legumbres peruanas destinadas al mercado chileno. En el papel, seguía siendo grasa; en la práctica, era un contrabando encubierto de alimentos. Esta desconexión entre el tiempo documental y el tiempo real del movimiento de cargas permitió la creación de “mercancías ficticias”, es decir, productos que existían solo en el registro, pero que habían sido sustituidos o complementados en la práctica.

Así, la fiscalización binacional no operó como freno al contrabando, sino como un escudo de impunidad compartida.

El Artículo XI disponía que los vagones debían ser cerrados y sellados por la Aduana⁵⁸. Sin embargo, el Decreto no especificaba los estándares técnicos de los precintos, ni sanciones concretas por su adulteración. Ello permitió la apertura clandestina de cargamentos durante el trayecto, práctica que era posteriormente encubierta con sellos sustituidos o imitados.

En la práctica, la manipulación de precintos se convirtió en un eslabón habitual del contrabando de casas comerciales en el espacio ferroviario.

El Artículo XVII del Decreto Supremo N.º 679 de 1936, al establecer la exención de impuestos para productos naturales hasta 50 kilos por persona al mes, se inspiraba en la intención de favorecer los intercambios de subsistencia y el comercio local fronterizo⁵⁹. Sin embargo, este beneficio rápidamente se convirtió en un resquicio legal que permitió el fraccionamiento de cargas mayores en envíos pequeños, con lo cual se legalizaba, de hecho, el contrabando a microescala. De esta manera, partidas industriales podían camuflarse bajo la categoría de bienes naturales, escapando al control aduanero gracias a la ausencia de reconocimiento físico. En el caso del Ferrocarril de Tacna a Arica, tras la inauguración del Ferrocarril de Arica a La Paz en 1913, el movimiento de mercancías no se redujo a simples “pacotillas” de consumo familiar, como suponía el articulado, sino que mantuvo una actividad significativa vinculada a la extracción y traslado de recursos desde el sur del Perú hacia Arica⁶⁰. Este puerto, aunque considerado menor en el circuito del comercio marítimo, se consolidó como un trampolín para la introducción de cargas estratégicas a los centros industriales chilenos del sur. En este sentido, la aparente liberalización aduanera de cargas menores funcionó como el vehículo legal para canalizar un comercio mayorista, donde los envíos se fraccionaban documentalmente para mantener la apariencia de cargas naturales y exentas.

Los decretos de comercio transfronterizo derivados del Tratado de 1929 contribuyeron a institucionalizar este flujo, al establecer la independencia administrativa del comercio peruano en el puerto de Arica, lo que dificultó aún más la supervisión efectiva de la legalidad de las mercancías⁶¹. De esta forma, la letra de la ley, diseñada para favorecer la integración, terminó sirviendo a la consolidación de un corredor comercial donde el

⁵⁷ Biblioteca Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Hacienda. 1931. Ordenanza de Aduanas. Decreto con Fuerza de Ley N.º 314 (20 de mayo de 1931), Título V, arts. 24–33; arts. 90 y 92. Santiago. Figura ampliamente descrita en el Título V: “Del paso y del movimiento de mercaderías y personas por los puertos”, arts 24 al 33 y para el caso de Ferrocarriles art. 90° y 92° del DFL 314, Ministerio de Hacienda, Ordenanza de Aduanas 20 de mayo 1931.

⁵⁸ Biblioteca del Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio. 1936. Decreto Supremo N.º 679, arts. V y XI.

⁵⁹ Biblioteca Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio. 1936. Decreto Supremo N.º 679 art. XI y art. XVII

⁶⁰ Comisión Arancelaria de los Estados Unidos de América. 1941. Manual de Referencia de Tratados Comerciales Latinoamericanos. Washington, marzo.

⁶¹ Biblioteca Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Relaciones Exteriores. 1929. Decreto Supremo N.º 1110, 16 de agosto de 1929.

límite entre lo legal y lo ilícito era difuso. En la práctica, este sistema no solo beneficiaba a pequeños comerciantes, sino que favoreció directamente a industrias chilenas que podían acceder a insumos estratégicos a precios reducidos, evadiendo tarifas de importación. La exención, en lugar de estimular el comercio de subsistencia, devino en un instrumento funcional al contrabando de gran escala.

Los Artículos XVIII y XIX del Decreto 679 reforzaron esta lógica al autorizar “pases libres” o “*pases avante*” para vehículos y animales de carga, con una validez de cinco días renovables⁶². Aunque el propósito era facilitar el tránsito cotidiano de mercaderías en la zona fronteriza, la falta de claridad sobre quién debía controlar la renovación de esos documentos abrió un espacio evidente para abusos. En la práctica, un mismo pase podía usarse reiteradamente, lo que permitía que transportes ilícitos circularan bajo la apariencia de cargas legítimas. Esta debilidad normativa se insertó en un contexto más amplio, donde el intercambio comercial no solo fluía desde Perú hacia Chile, sino también en sentido contrario. Así, mientras lana y caña de azúcar se dirigían hacia el sur chileno, hacia el Perú eran desviados desde las maestranzas ferroviarias, bienes como carbón⁶³. En este último caso, la situación es particularmente reveladora: el Estado chileno adquiría carbón en grandes cantidades, tanto a productores locales (como, Lebu, Lota y Coronel,) como a agentes comerciales europeos, con el fin de abastecer a la Escuadra Nacional y a Ferrocarriles del Estado, sin embargo, una parte de esos volúmenes era discretamente desviada por subcontratistas y casas comerciales, que “sacaban quirúrgicamente” de los registros oficiales cantidades destinadas al comercio particular⁶⁴. De este modo, el combustible estratégico del país terminaba alimentando mercados privados en el sur peruano, mientras el Estado chileno asumía los costos de importación y compra. Esta práctica evidencia cómo la estructura normativa de los “pases libres” funcionaba como cobertura documental para operaciones fraudulentas, en las que lo lícito y lo ilícito se confundían deliberadamente.

La vulnerabilidad no residía solo en la falta de control operativo, sino en la arquitectura jurídica misma, heredada del Decreto Supremo N.º 1110 de 1929, que, al dar cumplimiento al Tratado de Lima, estableció un puerto libre para el comercio peruano en Arica⁶⁵. Según este decreto, el Perú gozaba en el puerto de Arica de la “independencia propia del más amplio puerto libre”, con lo cual las autoridades chilenas se encontraban limitadas en su capacidad fiscalizadora⁶⁶. Este marco institucional, aunque pensado como solución diplomática a la cuestión de Tacna y Arica, terminó proporcionando a comerciantes chilenos y peruanos un margen de acción que excedía lo legal.

En la práctica, los “pases libres” se integraron a este ecosistema de laxitud aduanera, otorgando legalidad formal a circuitos de contrabando de alto valor, donde estaban implicados no solo comerciantes particulares, sino también funcionarios estatales que se beneficiaban del peculado pasivo mediante cohechos y omisiones deliberadas de fiscalización. Así, mientras el Estado buscaba proyectar estabilidad en la frontera, sus propias normas facilitaron la consolidación de redes de comercio ilícito, que encontraron en la ambigüedad legal del Tratado de 1929 y en la reglamentación del Decreto 679 un terreno fértil para expandirse.

⁶² Biblioteca Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio. 1936. Decreto Supremo N.º 679, arts. XVIII–XIX.

⁶³ Archivo Nacional de Chile (ANCh), Fondo Ministerio de Hacienda. 1937. Causas Judiciales, vol. 47, exp. 1937.

⁶⁴ Rivas, Patricio. 2005. El carbón en la economía chilena (1850–1950). Santiago: LOM Ediciones, pp. 212–15.

⁶⁵ Biblioteca Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Relaciones Exteriores. 1929. Decreto Supremo N.º 1110, 16 de agosto de 1929.

⁶⁶ Biblioteca Congreso Nacional (BCN). Ministerio de Relaciones Exteriores. 1929. Decreto Supremo N.º 1110, 16 de agosto de 1929, art. 5.

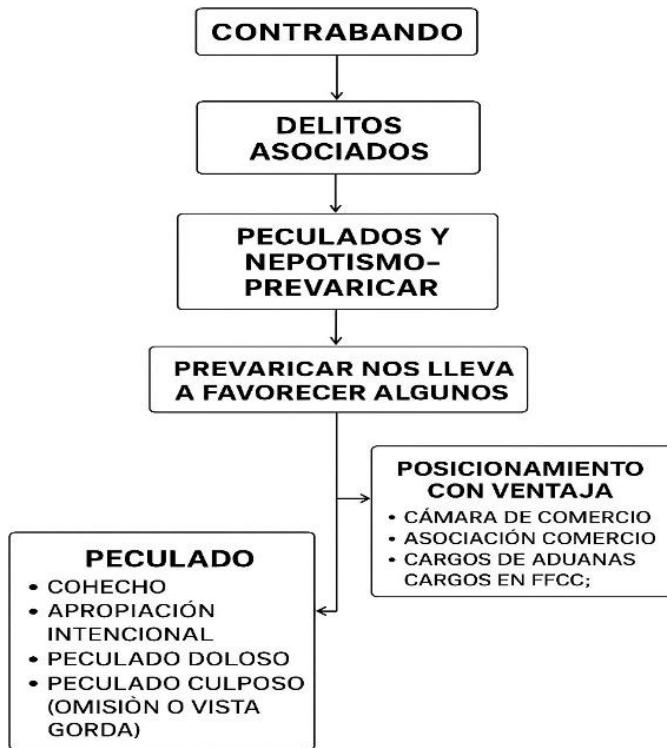


Figura 1. Diagrama de flujo de acto ilícito, elaborado a partir de la reconstrucción de la interpretación de fuentes judiciales y decretos. Monteverde-Vergara 2025. Fuente: Elaboración propia, a modo de graficar la forma en que opera el delito.

DOS FORMAS DE ENTENDER EL PECULADO

La noción de “puerto libre” consagrada en el Decreto 1110 de 1929, al establecer facilidades aduaneras y fiscales para el tránsito de mercancías en Arica, debía entenderse como un mecanismo de fomento al comercio regional tras la solución de la cuestión de Tacna y Arica⁶⁷. Sin embargo, lejos de convertirse en una herramienta de integración controlada, el puerto libre operó como un terreno fértil para la proliferación de prácticas irregulares, especialmente cuando se lo cruza con dos instrumentos posteriores: el Decreto 514 de 1933, que promulgaba el *modus vivendi* comercial entre Chile y Perú, y el Decreto con Fuerza de Ley 314 de 1931, que contenía la Ordenanza de Aduanas. El primero amplió el catálogo de productos exentos o con rebajas tributarias —desde lanas y hortalizas hasta aguardientes, tejidos y ganado— otorgándoles incluso el carácter de mercancías “nacionales” en el otro país⁶⁸. El segundo, en cambio, mantuvo una lógica basada en la confianza en declaraciones juradas y guías manuales, sin prever instancias de verificación externa ni registros centralizados, lo que fragmentaba el control y multiplicaba las “lagunas administrativas”⁶⁹.

En este cruce normativo, el puerto libre se transformó en un entramado legal ambivalente: las exenciones tributarias del *modus vivendi*, sumadas a la fragilidad documental de la Ordenanza, generaban un escenario en que mercancías como caña de azúcar, lanas o alcoholes podían ingresar como tránsito legal en papeles y, simultáneamente, ser desviadas hacia circuitos clandestinos con la complicidad de vistazos de aduana.

⁶⁷ Biblioteca Congreso Nacional (BCN), Decreto Supremo N.º 1110, Ministerio de Relaciones Exteriores, 16 de agosto de 1929.

⁶⁸ Biblioteca Congreso Nacional (BCN), Decreto Supremo N.º 514, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, 23 de junio de 1933.

⁶⁹ Biblioteca Congreso Nacional (BCN), Decreto con Fuerza de Ley N.º 314, Ministerio de Relaciones Exteriores, 3 de julio de 1931.



Las notas de Hacienda, la correspondencia y las causas judiciales de 1935–1938 en Arica muestran cómo la adulteración de guías, la manipulación de las taras ferroviarias y la duplicación de manifiestos se desarrollaban dentro de un marco que, más que sancionar, legitimaba la opacidad documental. El puerto libre, la rutina cotidiana y la Ordenanza de Aduanas se superpusieron de manera disfuncional, otorgando a comerciantes, casas comerciales y funcionarios corruptos un andamiaje desde el cual convertir la excepción administrativa en una regla de contrabando transnacional. Sin embargo, la autoridad santiaguina y limeña, atrapada en centralismos y disputas oligárquicas, olvidaba que al sur del Perú y al norte de Chile el tren no ha muerto: sigue su marcha silente, transportando mercancías que todos necesitan y que nadie vigila, un hilo invisible de comercio activo que desafía los controles y mantiene en movimiento la vida económica de la región.

7. Conclusiones

Los hallazgos indican que el Ferrocarril de Tacna a Arica no sufrió una desaparición operativa tras 1913, sino que adaptó su función a nuevos contextos, sirviendo tanto al transporte legal de mercancías como a circuitos ilícitos de contrabando. Esta investigación preliminar abre líneas para un estudio más profundo sobre la intersección entre infraestructura ferroviaria, comercio transfronterizo y redes ilícitas en el Pacífico sur durante la primera mitad del siglo XX.

El análisis de causas judiciales y registros aduaneros revela la existencia de una red de contrabando que operó intensamente entre 1932 y 1939, aprovechando la proximidad entre las estaciones del Ferrocarril de Arica a La Paz y el de Tacna a Arica. Esta red utilizó mecanismos como adulteración de guías de despacho, manipulación de las taras de carga de vagones y desvío de materiales, entre ellos carbón sustraído de puertos del sur de Chile e hierro dado de baja por Ferrocarriles del Estado. Entre los actores involucrados figuraban exfuncionarios de la disuelta Policía de Ferrocarriles (1932), ahora empleados en aduanas, como funcionarios o parte del cuerpo de Carabineros y destacados comerciantes fundadores de casas comerciales de ciudades como Valparaíso-Viña del Mar, Arica y Tacna.

Entre los mecanismos más recurrentes se detectaron la adulteración de guías de despacho, la manipulación de las taras de carga de vagones y el desvío de materiales, entre los cuales figuraban carbón proveniente de puertos del sur de Chile y hierro dado de baja por Ferrocarriles del Estado. Documentos judiciales también constatan la desviación de lana y caña de azúcar desde Perú hacia Chile, insumos que se destinaban a la Compañía Refinadora de Azúcar de Viña del Mar (CRAV) y a industrias textiles. La operación se sostenía en la naviera alemana Kosmos, que articulaba logísticamente los muelles de Arica y Viña del Mar, consolidando un corredor ilícito que unía el altiplano, el puerto y el valle central chileno.

Dentro del derecho penal, estas prácticas se vinculan con la diferencia entre peculado activo y peculado pasivo. El primero refiere a la malversación de fondos públicos por parte de funcionarios estatales, práctica común en Chile durante los inicios del siglo XX. No obstante, este tipo de conducta no sería tipificada como delito hasta la creación de la Contraloría General de la República (1927) y la promulgación del Estatuto Administrativo, que establecieron las bases legales para sancionar a quienes dispusieran de recursos fiscales para fines privados.

La prevaricación, entendida como la alteración dolosa o arbitraria de una resolución administrativa o judicial en beneficio de intereses particulares, constituye un punto de partida para comprender la configuración del peculado. De ella se desprende el denominado peculado pasivo, el cual se manifiesta de distintas formas: el cohecho o soborno directo a funcionarios, la apropiación intencional de bienes públicos, la omisión deliberada de procesos administrativos —la llamada “vista gorda”—, así como el otorgamiento de exenciones indebidas, rebajas o condonaciones de multas y tratos especiales que favorecían a determinados comerciantes. Tales prácticas, reiteradas en el ámbito del contrabando ferroviario-portuario entre Chile y Perú durante las décadas



de 1930, revelan que el comercio transfronterizo no resultaba fructífero para las arcas estatales, sino que, por el contrario, consolidaba un patrón en el que los beneficios recaían de manera evidente en los intereses privados y en las redes de complicidad funcional.

Un elemento clave fue la participación de exfuncionarios de la Policía de Ferrocarriles de Chile, disuelta en 1932. Aunque la principal razón de su supresión fue la reorganización del orden público bajo la centralización en Carabineros de Chile (creados en 1927), la sospecha de corrupción y connivencia con contrabandistas reforzó la decisión estatal de consolidar una institucionalidad más estricta y militarizada. La disolución, por tanto, no puede atribuirse exclusivamente al contrabando, pero este operó como un atenuante en la argumentación pública sobre la necesidad de centralizar el control.

El contrabando se vinculó además con la prevaricación. En este contexto, los agentes de aduana, muchos de ascendencia extranjera, desempeñaron un rol central. Operaban en puertos mayores como Valparaíso, Iquique o Callao, pero mantenían oficinas en enclaves menores como Arica e Ilo. Su integración a las cámaras de comercio locales les otorgaba capacidad de presión y ventajas para manipular procesos de importación y exportación, en clara articulación con intereses privados regionales.

El Ferrocarril de Tacna a Arica mantuvo un tránsito constante de pasajeros y mercancías, demostrando su vigencia y relevancia estratégica para el comercio regional. Sin embargo, su importancia económica y logística fue aprovechada por casas comerciales y redes transnacionales que, en complicidad con autoridades estatales y aprovechando una reglamentación insuficiente, facilitaron operaciones ilícitas que perjudicaron las arcas de ambos Estados, en detrimento de los importadores legales. Este procedimiento permitió que las casas comerciales consolidaran redes transnacionales que operaban prácticamente a la vista de autoridades cooptadas por el cohecho, convirtiendo al ferrocarril en un eje central tanto del comercio legítimo como de las maniobras ilícitas.

Referencias

Normativas y decretos

Decreto con Fuerza de Ley N.º 314, Ministerio de Hacienda, 3 de julio de 1931 (Ordenanza de Aduanas).

Reglamento para el Servicio de Carabineros de Aduana N.º 6, Decreto N.º 4.377, Santiago, 7 de noviembre de 1933.

Decreto Supremo N.º 1110, Ministerio de Relaciones Exteriores, 16 de agosto de 1929.

Decreto Supremo N.º 514, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, 23 de junio de 1933.

Decreto Supremo N.º 679, Ministerio de Relaciones Exteriores y Comercio, 9 de junio de 1936 (Convención de Tránsito Tacna–Arica).

Fondo Ministerio de Ferrocarriles, Vol. 3429, Decreto crea tenencia de policía ferroviaria en Ferrocarril de Arica a La Paz, 12 de julio de 1925.

Fondo Ministerio de Hacienda, Correspondencia Causas Judiciales, vols. 1933–1939.

Fondo Ministerio de Hacienda, Jurídicos, Decreto con Fuerza de Ley 314, Ordenanza de Aduanas, 1931.

Fondo Ministerio de Ferrocarriles, diversos volúmenes.

Archivo del Conservador de Valparaíso, Registro de Comercio año 1912, fojas 154 n.º 172 (concesión muelle Vergara).

Prensa

Diario La Unión (Valparaíso), ediciones 12 de mayo 1937 y 15 de febrero 1938.

Diario El Ilustrado (Santiago), 18 de julio de 1939.

Otros

Comisión Arancelaria de los Estados Unidos de América. Manual de Referencia de Tratados Comerciales Latinoamericanos. Washington, marzo 1941.

Bibliográficas

Ahumada, Renato. La Corporación de Fomento a la Producción (CORFO) y la política de industrialización en Chile, 1939–1969. Valparaíso: Universidad de Valparaíso, 2010.

Detlefsen, Gert Uwe. Deutsche Reedereien, Band 23: Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft Kosmos. Hamburgo: Verlag Berndt, 1992.

Díaz, Luis Alberto: “Orden, patria y delincuencia en el desierto chileno. Un estudio cuantitativo sobre la intendencia de Tacna (1883-1926)”; Revista Historia de América 2004.

Fischer, Thomas. La navegación alemana en el Pacífico: la Compañía Kosmos y el comercio chileno-peruano (1890–1940). Hamburgo: Verlag Dr. Kovač, 2001.

García Carcelén, Carlos. El ciclo de la lana: exportación, campesinos y oligarquía en el sur del Perú. Lima: Revista Revoluciones, 2021.

Glave, Luis Miguel. “El puerto de Paita y la costa norteña en la historia regional de Piura.” Bulletin de l’Institut Français d’Études Andines 20, no. 2 (1991): 501–509.

Herrera Paredes, Ángela y Rumie Bertoni, Mariene. “Industria textil del Siglo XX en Viña del Mar”, manuscrito/micro.

Novoa Monreal, Eduardo. Derecho penal chileno. Santiago: Editorial Jurídica, 1958.

Pinto, Julio. Populismo en Chile: De Ibáñez a Ibáñez (1924–1958). Santiago: LOM Ediciones, 2015.

Rivas, Patricio. El carbón en la economía chilena (1850–1950). Santiago: LOM, 2005.

Roel Pineda, Virgilio. Economía agraria peruana. Lima, 1961.



Salazar, Gabriel. Historia contemporánea de Chile. Vol. 1: Estado, legitimidad, ciudadanía. Santiago: LOM Ediciones, 1999.

Valdivia Ortiz de Zárate, Verónica. Subversión, coerción y consenso. Creando el Chile del Siglo XX (1918-1938). Santiago: LOM Ediciones, 2018.

Vergara Lasnibat, Felipe. “Alcances de la política de Ferrocarriles del Estado chileno en el cambio de siglo a partir de notas de prensa (1900–1905)”. Revista Historia (en proceso de publicación, recibido 5 de septiembre 2025).

Zamorano, Paulina. “Movimientos de consumidores en Chile. Entre la novedad y el reciclaje.” Revista de Estudios Históricos 3, no. 1 (2006).