



UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE FILOSOFÍA Y HUMANIDADES
ESCUELA DE POSTGRADO

LA CONSTRUCCIÓN DE LA SOCIEDAD LOCAL EN EL PUERTO DE COBIJA,
1825 A 1847

Tesis para optar al grado de Magister en Historia

JAVIERA LETELIER COSMELLI

Profesor Guía:
Dr. Sergio González Miranda
Co-tutor:
Pablo Artaza Barrios

Santiago de Chile, año 2014

*Dedico este trabajo a Esmeralda
Cosmelli Bassols, quien desde el
lugar en el universo en el que se
encuentre y el lugar que ocupa
en mi cabeza, es siempre mi
inspiración*

Agradecimientos

Este trabajo es fruto de un sinnúmero de esfuerzos no sólo personales sino de personas e instituciones que me ayudaron y cooperaron tanto en el ámbito académico como personal a hacer realidad este escrito.

Quisiera agradecerle...

En primer lugar, al proyecto Fondecyt 1100951 quien me dio la oportunidad de adentrarme en este fascinante tema. A sus Investigadores responsables Varinia Varela, Carlos Aldunate, Patricio Núñez pero sobre todo Victoria Castro quien no sólo me ayudó a revisar el escrito y darle forma al trabajo que presento a continuación, sino también desde el ámbito personal se constituyó en mi maestra y madre.

A Sergio González, profesor guía de esta tesis, quien leyó y creyó en la posibilidad de que hiciera realidad este trabajo. Asimismo, agradecerle al proyecto Anillos SOC1109, que dirige el mismo Sergio González.

Al Archivo de la Cancillería de Chile, a su Directora Carmen Gloria Duhart, quien me dio la oportunidad de trabajar en éste. A su vez, agradecerle a Sandra Riveros quien durante cerca de 9 meses buscó y movilizó la cantidad inimaginables de tomos que componen el fondo de Bolivia siempre con una sonrisa y buena disposición.

También le quiero agradecer al Archivo Nacional de Sucre, a su Director y especialmente a Nelva Delgadillo, quien desde su generosidad y amor a su trabajo, resolvió dudas y me entregó generosamente los tomos solicitados en el Archivo

A la Comisión Nacional de Investigación Científica y Tecnológica (CONICYT) que durante el año 2012 me benefició con la Beca de Magister Nacional, cuestión fundamental para poder dedicarme realmente al estudio del Magister sin que tener que preocuparme de la subsistencia.

A la Universidad Alberto Hurtado que confió en mí y me dio la oportunidad de poder trabajar ahí y a la vez dedicarme a esta tesis. En especial agradecerles a Juan Carlos Skewes, director del departamento de Antropología, y a Luis Cornejo, director de la Carrera

de Arqueología, que me permitieron durante algunos meses un día a la semana para dedicarme por completo a este trabajo, además de los tiempos robados en el resto de la semana cuando la intensidad del trabajo de la Universidad bajaba. Asimismo, agradecerle a Marta Pardo y Camila Ríos quienes cubrieron parte de mi trabajo mientras me encontraba Sucre.

A Pablo Artaza, uno de los cotutores de este trabajo quien luego de darle varias vueltas a mi diseño inicial, gracias a su crítica constructiva, me dio las bases para trabajar sobre una estructura clara. También le agradezco la lectura exhaustiva de este trabajo en su fase final y sus comentarios que permitieron desarrollar una mejor discusión

A William Lofstrom investigador y amante de Bolivia que con un simple correo y sin conocerme me envió parte de sus trabajos tan necesaria para efectuar esta tesis, y que agradablemente tuve la oportunidad de conocer. Asimismo, agradecerle a Paola Revillas, quien movilizó desde Sucre la bibliografía de William Lofstrom.

Quisiera agradecer enormemente a Tristan Platt que generosamente me envió parte de su investigación actual sobre el azogue.

A Milton Godoy, Cristian Garay y Pamela Fernández quienes me aportaron con comentarios y/o, sus trabajos personales y bibliografía.

A Fernando Cajías y todos los autores que aparecen en este texto cuyas lecturas dieron vida a esta narrativa.

Muy especialmente a mis amigos y familia, quienes con su compañía se hicieron parte de este Tesis. En especial a mis hermanos (Camila, Francisca e Ignacio) que desde su presencia y preocupación me acompañaron; y a mi hermano Daniel quien desde su espiritualidad se hizo presente. Sobre todo; agradecerle a mi padre, un ejemplo no sólo desde la preocupación paternal sino que sobre todo desde su fortaleza y entereza como persona.

Quisiera agradecerle a Lucas Gutiérrez Lafrentz, mi compañero, quien soportó meses de esta amante compleja y me dio ánimos, siempre necesarios, para seguir adelante.

Finalmente, agradecer a Manuel Almeyda Medina, quien recientemente falleció en enero de 2014 sin poder ver el resultado de este trabajo, y que dadivosamente prestó parte de sus Archivos personales de la maremoteada Cobija.

Índice

| | |
|--|----|
| Introducción: | 1 |
| Capítulo I. Antecedentes del Desarrollo del Puerto de Cobija: | 17 |
| I.1. Antecedente prerepublicanos | 18 |
| I.2. La conformación del Estado Boliviano | 27 |
| I.2.a. La independencia de Bolivia | 27 |
| I.2.b. Los límites territoriales de Atacama | 34 |
| I.2.c. La población y su nueva identidad republicana | 36 |
| Capítulo II. El Puerto de Cobija en el contexto boliviano: | 40 |
| II.1. La elección y desarrollo inicial de Cobija en el marco del surgimiento del Estado-Nación (1825-1830) | 41 |
| II.2. La polémica de Arica | 49 |
| II.3. El desarrollo de Bolivia y de Cobija en la década de 1830. El rol de Santa Cruz | 55 |
| II.4. La Confederación Perú Boliviana y Lamar (1837-1839). | 70 |
| II.5. El contexto político de Bolivia hacia la década de 1840 y el surgimiento del guano | 74 |
| II.6. El inicio de los problemas limítrofes con Chile | 79 |
| Capítulo III. Los habitantes del Puerto de Cobija: | 88 |

| | |
|---|-----|
| III.1. Los habitantes de Cobija y Atacama | 84 |
| III.2. Los Atacameños y el arrieraje | 93 |
| III.3. Los Changos y sus transformaciones | 107 |
| III.4. Los Empresarios y el desarrollo del comercio y la explotación de materias primas | 113 |
| III.5. Los inicios del Peonaje | 119 |
| III.6. Los viajeros en Cobija durante las década de 1820 a 1840 | 126 |
| Capítulo IV. La movilidad y las redes de intercambio en el Puerto de Cobija: | 133 |
| IV.1. La economía boliviana y sus redes de Intercambio | 134 |
| IV.1.a. Las redes ultramarinas | 136 |
| IV.1.b. Las redes de intercambio terrestre | 142 |
| IV.1.b.1. Los caminos y sus tambos | 142 |
| IV.1.b.2. Las redes de intercambio locales y la relación entre Estado, arrieros, peones y casas comerciales. | 157 |
| Conclusiones | 171 |
| Referencias | 179 |

Introducción

En la costa de Atacama, a unos pocos kilómetros al sur de Tocopilla, aún se divisan los cimientos derruidos y ruinosos de las casas, la iglesia y las calles de Cobija, ahora una ciudad fantasma. Los restos de Cobija evocan el esfuerzo de hombres y mujeres que durante el siglo XIX convirtieron la costa desértica en un lugar lleno de vida. En la actualidad, una jauría de perros habita la zona alta de la ciudad y en el área próxima a la costa aún se reconoce los vestigios de un fuerte en cuyos restos rompen las olas. En los esbozos de las antiguas casas emergen habitaciones de material liviano, changuerías de pescadores, que aprovechan parte de los muros de adobe que aún resisten los insultos de un maremoto, el tiempo y el abandono.

El puerto de Lamar en Cobija, se constituyó como un proyecto político de la reciente Bolivia cuyo objetivo radicó en ser una puerta de entrada al mundo moderno capitalista luego de la pérdida de Arica. En dicho contexto este enclave fue un centro de despliegue del sistema protocapitalista en la zona durante el periodo republicano –aunque siempre con un sustrato colonial fundante–, asociado principalmente a la explotación de materias primas como el cobre, el guano y el salitre.

La presente tesis tiene como objetivo desentrañar el cómo se construyeron y evolucionaron las relaciones socioculturales en Cobija a través de la caracterización y análisis de las prácticas sociales de los distintos grupos que conformaron el puerto desde 1825 a 1847, desarrolladas a partir de la implementación y consolidación de un sistema de explotación capitalista en el marco del desarrollo republicano inicial. Lo anterior lo conceptualizamos a través de dos indicadores: la etnicidad y la movilidad. Ambos considerados como ejes articuladores de las dinámicas sociopolíticas y culturales del espacio regional andino y mundial en donde se inserta el puerto de Cobija.

El Puerto de Cobija nace como un proyecto político de Bolivia. Su creación responde al interés de posicionar a esta nación dentro de la esfera mundial. Es a partir del desarrollo de Cobija que en este trabajo se analizará la conformación de las relaciones sociales y la construcción de la sociedad local en el puerto desde 1825, es decir, desde la planificación de éste hasta 1847, con la salida de la presidencia de Ballivián, periodo de consolidación de

la economía extractiva del guano y la cascarilla. Las relaciones sociales se enmarcan en el antagonismo entre el proyecto político portuario y la convergencia de diversos actores sociales tales como bolivianos, extranjeros, indígenas, entre otros, quienes dieron vida al puerto.

Es importante destacar, que la mayor parte de los estudios realizados en este territorio para el siglo XIX –tanto por historiadores chilenos como bolivianos– se han centrado casi exclusivamente en la guerra del Pacífico y en la problemática de la soberanía marítima. Por ello, nuestra propuesta ofrece una perspectiva con énfasis en la escala local en razón de analizar e interpretar las relaciones sociales y de poder en la sociedad de Cobija, ya que estas fueron la base sobre la cual se gestaron los conflictos limítrofes, económicos y étnicos de la zona.

En esta investigación, se entenderán las relaciones socioculturales como la expresión de las prácticas sociales que se enmarcan en una escala espacio temporal particular y que permiten comprender procesos sociales de mayor alcance. En este caso particular, los procesos sociales locales se estructuran a partir de un eje mayor de relaciones sociopolíticas y culturales vinculado a los Estados-Naciones en el espacio latinoamericano y su disposición a partir del sistema-mundo (Wallerstein, 2003). Es en esta disposición donde las elites cumplen un rol fundamental, ya que son éstas las que se insertan en el sistema a través de la apropiación de ideas europeas y del desarrollo del comercio internacional (Carmagnani, 2004). Todo esto, manejado por una oligarquía de origen principalmente europeo, cuyo poder se sustentó en el control económico de la producción de Atacama junto con el establecimiento de redes de parentesco que permitieron afianzar los negocios locales más allá de los límites nacionales y territoriales, reacomodando la forma de dominio dentro de un contexto postcolonial. Esta dinámica se construye y funciona a partir de poderes específicos y sus efectos sobre las personas y la sociedad. Por ello, se comprende que el poder es una categoría subjetiva y no una cualidad inherente al individuo. El poder se manifiesta en las personas y en las cosas, en los ámbitos del trabajo, la autoridad colectiva y la subjetividad/intersubjetividad de cada grupo (Quijano, 2000), expresándose en la estructura social donde funciona (Balandier, 1969).

La creación de Cobija emerge con el Estado boliviano, siendo uno de sus principales objetivos potenciar el desarrollo comercial e industrial de esta nación (Ayllón, 2007). La configuración del puerto como nuevo núcleo comercial de Bolivia produjo un aumento y diversificación poblacional. Esta situación, vuelve a Cobija un enclave multiétnico que al estar solventado por el impulso republicano y mercantil capitalista, produce una temprana desestructuración de los modos de vida tradicionales (Ballester, San Francisco y Gallardo, 2010). Así, la sociedad de Cobija se conforma sobre las bases de una complejidad que se acentúa por la convivencia de diversos actores sociales que como se verá a través de desarrollo de la siguiente investigación participaron en este espacio.

En primera instancia, se encuentran los pueblos indígenas, grupo social que poseía gran diversidad. Dentro de las poblaciones más importantes están los Atacameños, quienes tuvieron un rol fundamental en el desarrollo de la arriería en la zona (Aldunate, Castro y Varela, 2012).

En tanto, los pueblos costeros habrían sido menos visibles en el sistema laboral, manteniendo un modo de vida cazador-recolector marino tradicional, de alta movilidad costera (Aldunate, Castro y Varela, 2012) pero agregándose a labores portuarias, especialmente la carga de buques. Ninguno de estos pueblos habría tenido un rol reconocido por las autoridades, más allá del designado por el sistema de tributo.

Por su parte, los peones chilenos fueron una parte importante de la mano de obra, destacando su principal arribo como personal asalariado para el trabajo en las guaneras a partir de la década de 1840 (Pinto y Valdivia, 1997). Los peones correspondían a una masa de trabajadores itinerantes nacida a fines del siglo XVIII, habituados a circular de un empleo a otro. Pese a los intentos de Bolivia por atraer población indígena al puerto, “la contribución indígena se convirtió en un obstáculo para un asentamiento más definitivo” (Pinto y Valdivia, 1997: 186), por lo que fue necesario el incentivo a trabajadores asalariados chilenos para satisfacer la demanda laboral.

Los europeos fueron otro actor fundamental, entre quienes destacan los españoles Lucas de la Cotería y José María Artola. Este último, creó la Casa Comercial que llevó su nombre. La

intención de estos comerciantes era independiente a los objetivos del Estado boliviano que se enfocaban en establecer una discutida economía proteccionista (Huber, 1997). Pese a los desacuerdos de las casas comerciales con las políticas económicas de Bolivia, sobre todo durante la primera mitad del siglo XIX, éstas disfrutaron de ciertos privilegios debido a que sus inversiones eran útiles para dar impulso económico a la zona, cuestión necesaria para el éxito de la nueva Bolivia. De este modo, las casas comerciales reorganizaron las labores del resto de la sociedad local, principalmente, de quienes se vincularon a la minería y el arrieraje.

Los británicos tuvieron un rol preponderante en el control del sistema mercantil que trasciende el desarrollo de las casas comerciales en Cobija. Los capitales ingleses fueron los propulsores del mercado extractivo, destacando su participación en el mercado del guano –el cual se consolida para la década de 1840– y, posteriormente, del nitrato. A ello se suman las relaciones de los ingleses con empresarios chilenos, específicamente, entre Cobija y Valparaíso mediante casas comerciales como Agustín Edwards y Cía., junto con el establecimiento de compañías que poseían capitales chilenos e ingleses, tal como es el caso de Melbourn Clark creada en 1869, como señala Cavieres: “para entrar en la competencia de las exportaciones salitreras en el desierto de Atacama, parte boliviana” (1999: 174).

Otro grupo de gran relevancia fue un sector liberal de la elite boliviana, quienes generaron una serie de políticas revolucionarias enmarcadas en los ideales modernos, destacando personajes como Bolívar y Sucre (Lofstrom, 1970). Ellos habrían visto la necesidad de crear un puerto como parte esencial del programa político y económico de Bolivia. Contrastando con esto, la mayor parte de la elite boliviana abogaba por preservar sus beneficios sociales y, sobre todo, económicos. De esta forma, fue una clase conservadora y complaciente que se oponía a las innovaciones y manifestaba una preferencia por las inversiones estáticas como la tierra (Lofstrom, 1973).

Un actor minoritario fueron los culíes –inmigrantes chinos–, quienes llegaron a territorio Boliviano engañados –e incluso secuestrados– a través de contratos laborales que nunca se cumplieron (Hincapié, 2001). En la década de 1850 China sufría una crisis social, política y económica muy importante que trajo consigo “inflación, desfalco fiscal por el comercio de

opio, desastres naturales, rebeliones políticas y pobreza rural” (Hincapié, 2001: 4). Dicha crisis desencadenó una ola migratoria que produjo un incremento de la mano de obra de bajo costo que fue aprovechada, en primera instancia, por Inglaterra. A partir de 1845 a 1875 la trata de culíes fue intensa, llegando a la zona de Perú cerca de 100.000 (Hincapié, 2001); trata que se extendió también al territorio boliviano y chileno para la extracción del guano, aunque en una escala inferior al caso peruano (Segall, 1968).

Estos distintos grupos sociales convivieron y se relacionaron, lo cual se expresó, entre otros ámbitos, en relaciones laborales estructuradas bajo la lógica de dominio y subordinación. Destaca el hecho de que “las mercancías introducidas por Cobija eran manejados por casas comerciales establecidas en el litoral y en Calama” (Sanhueza y Gundermann, 2007: 114) y operadas principalmente por extranjeros; en tanto, quienes extraían la producción guanera y mineral y quienes movían las mercancías llegadas a Cobija al resto de Bolivia y parte del Noreste argentino eran indígenas más otros grupos subordinados, los cuales también estaban manejados por casas comerciales.

Entre 1825 a 1847 indígenas, bolivianos y extranjeros entablaron relaciones en el marco de un contexto cambiante y complejo tanto a nivel nacional como internacional. Es decir, desde la creación e implementación del Puerto hasta la intensificación de la explotación del guano. La creciente necesidad de revitalizar la minería potosina, junto con la de establecer una relación comercial con otras naciones, impulsó el nacimiento del Puerto de Cobija en diciembre de 1825 y, consiguientemente, de las rutas de comunicación con el objeto de activar el tráfico arriero y la circulación hacia el interior de la república. Como parte de este impulso destaca la construcción del camino de Cobija a Potosí, correspondiente a 188 leguas (Cajías, 1975), recorrido que era asistido por maestros de posta que percibían derecho de peaje (Arce, 1997)¹.

Aunque el comienzo de Cobija fue dificultoso, tanto por sus problemas de accesibilidad y la desconfianza de los navegantes (Conti, 2011), no fue un obstáculo para la temprana llegada de comerciantes extranjeros. Estos gozaron de plena libertad hasta 1829 cuando el gobernador Gaspar Aramayo es enviado a Cobija, siendo el primero en intentar controlar el

¹ En este caso particular tomamos el dato de la distancia del Camino de Cobija a Potosí que plantea Fernando

contrabando en la zona (Cajías, 1975). Solo a partir de 1829 se le da un impulso real al puerto, específicamente con la llegada de Santa Cruz a la presidencia, ya que éste tenía plena conciencia de las condiciones de aislamiento de Bolivia (Cajías, 1975). Con el transcurso del tiempo, se observa una consolidación del Puerto a través del nombramiento de la Provincia de Lamar, independiente a la de Potosí; además, de un creciente desarrollo comercial a partir de capitales extranjeros destacando personajes como el ya nombrado José María Artola, junto con la llegada de inmigrantes y sus capitales desde Argentina después del Periodo Rosista (Conti, 2003a).

A partir de la década de 1830, Cobija sufre una fase de inestabilidad debido a que el gobierno peruano se siente amenazado con el crecimiento del puerto y con la posibilidad del establecimiento de la Confederación Perú-Boliviana, proyecto fuertemente arraigadas en Bolívar y Sucre, pero llevadas a cabo por Santa Cruz en 1837. Destaca la invasión en 1831 y derrota de Salaverry en 1835 al puerto de Cobija (Cajías, 1975: 115). Posterior a esto, se conformó la Confederación Perú-Boliviana constituida por la coalición del estado Norperuano, el surperuano y Bolivia, bajo el mando del mariscal boliviano Andrés de Santa Cruz. La confederación tuvo una existencia de tres años extendiéndose hasta 1839 con la disolución organizada al mando de Agustín Gamarra (Cajías, 1975).

A partir de la década de 1840, gracias a la explotación del guano comienza un proceso de consolidación económica de Cobija y de la región atacameña en general. Durante esta época, una gran cantidad de extranjeros entre los que destacan peones chilenos quienes compensaron la necesidad de personas para el trabajo extractivo en las guaneras (Pinto y Valdivia, 1997). De hecho, la presencia chilena fue a tal punto relevante que para la creación de Antofagasta en 1879 –dependiente del Departamento del Litoral de Cobija– la mayoría de su población era chilena (González, 2004). Es conspicua, además, la presencia de culíes aunque en una cifra muy minoritaria en relación a los presentes en las guaneras peruanas.

Por lo tanto, a través del tiempo se observa una transformación en las relaciones socioculturales vinculadas a la llegada de nuevos y diversos actores, constituyéndose una

realidad pluriétnica que desató un proceso intensivo de transformación de las identidades locales previas. Finalmente, es importante destacar que aunque Cobija nunca llegó a tener las dimensiones ni de Arica ni Valparaíso, logró ser parte de una red complementaria de comercio, siendo su proyección política y económica en la esfera mundial –sobre todo gracias a sus recursos naturales como el salitre– un factor determinante para comprender cómo se estructuraron las relaciones sociales de poder en el ámbito local y en relación con el resto del mundo.

Es en este contexto histórico que la siguiente investigación busca analizar cómo se constituyeron las relaciones socioculturales en Cobija desde 1825 hasta 1847. Lo anterior, comprendiendo que la configuración del Estado boliviano y su desarrollo durante el siglo XIX se enmarcaron en un nuevo escenario americano y, para el caso de Cobija, en una nueva realidad local, en ambos casos cruzadas por condiciones territoriales, étnicas, políticas y económicas particulares.

Se entenderán las relaciones socioculturales como la expresión de las prácticas sociales que se materializan en un contexto espacio-temporal particular. Las relaciones se construyen en el marco de identidades particulares e “identidades colectivas, donde estas se constituyen como espacios de construcción social poblados de referencias plurales, cambiantes y a menudo contradictorias, y no como atributos inmanentes establecidos de una vez y para siempre” (Pinto, 1993: 280). En ese sentido, reducimos la escala de observación y análisis para centrarnos en las prácticas (Handelman, 2004) en razón de comprender fenómenos particulares a través de los cuales podemos indagar en procesos sociales de mayor amplitud, tal como es el caso de Cobija donde se configura una sociedad híbrida que integró, a la vez, una dinámica colonial y una capitalista.

Comprendiendo lo local como un concepto flexible que hace referencia a un espacio físico y a un problema de investigación específica, se indaga en el vínculo de lo local con un contexto mayor de procesos sociales. Así, desde una perspectiva micro, esta investigación sobre Cobija estudia las formas culturales y su condensación en sujetos o grupos (Serna y

Pons, 2003) y, a su vez, cómo estas se articulan en una escala mayor de relaciones sociales y de poder.

Desde un ámbito contextual la conformación de la nación boliviana consistió en confrontar una inmensidad de categorías culturales de identificación redefiniéndose en términos simples y hegemónicos una etnicidad política (Geertz, 2000). De esta forma, se tomaron conceptos tradicionales, los que cada vez se fueron haciendo más abstractos y se relacionaron con una concepción de destino común, lo cual alcanzó gran fuerza con la consolidación de la independencia (Hobsbawn, 1997; Geertz, C. 2000). Sin embargo, este proceso no habría ocurrido de un día para otro. Uno de los aspectos más notables del desarrollo de la nación boliviana se vincula a la contraposición entre el sector oligárquico republicano y el sector indígena y mestizo. Ambos, pese a que intentaban generar una nación, tenían objetivos distintos: los primeros se centraban en una reforma cultural eurocéntrica, los segundos sector se orientaron, más bien, a los circuitos interiores heredados de la minería potosina (Rivera, 1993).

En ese sentido, la conformación de un “nosotros” fue tremendamente complejo para la nación boliviana. De hecho, se visualizan una serie de identidades transitorias entre 1809 y 1925, que van desde el plano continental hasta el local, como señala Ayllón: “Esta jerarquía y superposición de identidades se presenta como transitoria, opuesta a lo español, por un lado; y por otro, manteniendo la posibilidad de un destino compartido con los porteños” (2006: 16).

Bajo dicha lógica, el nacimiento de una nación no fue suficiente, tal como lo plantea Geertz (1996), con la independencia se genera una confusión entre el anticolonialismo y la redefinición colectiva de un “nosotros”, ahora una nación, disminuyéndose, muchas veces, todo a una misma problemática. Posterior a la conformación del Estado, se comienza a reorganizar en torno a nuevos objetivos, ya no la independencia, sino que la conformación de un nuevo “nosotros” en cuyo interior se establecen dos abstracciones con importancia relativa y en constante tensión: el estilo de vida indígena –denominado esencialismo– y el espíritu de la época –llamado epocalismo– (Geertz, 1996).

Así se construye el ideario de nación en torno a un proyecto comunitario con emblemas fundantes, como es el pasado indígena –es decir, lo indígena cristalizado en un discurso de las raíces culturales–, pero estructurado a partir de los ideales oligárquicos. En ese sentido, la propuesta de la nación como una comunidad imaginada (Anderson, 1993) encierra aspectos culturales y políticos que legitiman la desigualdad y la explotación, observándose una continuidad con componentes del periodo colonial.

Como plantea Carmagnani (1984) aunque existe una continuidad, o más bien, semejanza en las formas en que un comerciante boliviano de la primera mitad del siglo XIX se enriquecía en torno a la explotación minera en Potosí con respecto a cómo comerciantes del siglo XVIII amasaban “su fortuna mediante el préstamo de mercancías y dinero a los pequeños productores mineros” (Carmagnani 1984: 20), existe una diferencia fundamental, el surgimiento de la oligarquía republicana se va a constituir en una “clase llamada no sólo a dirigir la política, administrar la economía y dominar la sociedad, sino también a proponer a los diversos grupos sociales subalternos, en contraste con lo acaecido hasta ese entonces , un proyecto referente al futuro del propio país” (Carmagnani, 1984: 20).

Es en medio de este proceso que Cobija emerge como un espacio aislado dentro del mismo territorio de la nación, en sí misma limítrofe respecto de los procesos políticos y sociales mundiales, pero que desde esta investigación podemos observar los vínculos entre la construcción de Bolivia y el contexto mundial contemporáneo al periodo aquí referido. A partir del caso de investigación tomado buscamos un acercamiento a las sociedades en estudio desde una perspectiva integradora, donde lo cultural –comprendido como la materialización de las prácticas sociales– se enlaza con lo político y permite rescatar, como objeto de estudio, las prácticas culturales particulares de un espacio y tiempo determinado.

De este modo, utilizaremos el concepto de poder entendido desde un enfoque relacional, debido a que éste se despliega a través de la interacción social (Foucault, 1977), en donde el dominio, la explotación y el conflicto son parte de sus elementos constitutivos (Martínez-Andrade, 2008; Quijano, 2000). Es a partir de esta premisa, que se busca racionalizar la constitución de la sociedad, destacando que ésta se estructura gracias al desempeño de

poderes que ejercen todos los individuos. De esta forma, se postula que lo político es la plataforma de cualquier relación social.

Asimismo, hay una relación directa entre poder y saber. Se rescata, por lo tanto, la propuesta de Foucault en donde establece que “poder y saber son dos aspectos de un único proceso” (citado en Kenway, 2001: 175). Se plantea, por tanto, que no existiría una relación de poder sin la constitución de un campo de saber (Kenway, 2001). Esto se ejemplifica a través de la transición desde el sistema capitalista mercantil de castas durante la colonia hacia el desarrollo inicial del capitalismo histórico industrial en momentos republicanos, dado que dicha transición implicó la construcción y expresión de un saber estratégico que requiere de formas de saber, técnicas, relaciones económicas, entre otros (Acanda, 2000).

El capitalismo, en tanto, se establece como un sistema social histórico (Wallerstein, 2003) cuyo origen se remonta a la configuración del sistema-mundo. Por ello se entiende que: “la globalización en curso es, en primer término, la culminación de un proceso que comenzó con la constitución de América y el del capitalismo colonial/ moderno y eurocentrado como un nuevo patrón de poder mundial” (Quijano, 2000: 201). De allí que se afirme que el primer horizonte colonial es paralelo a la formación de la América del siglo XVI (Quijano, 2000). Este proceso es sintetizado por Quijano como la “colonialidad del poder” advirtiendo que éste es el patrón de poder que domina, incluso en la actualidad, y el cual “pese a tener sus orígenes en el colonialismo ha probado ser más duradero y estable” (Quijano, 2000: 201). Esta “colonialidad del poder” se observa a través del manejo económico y político de ciertos grupos sociales por sobre otros en el espacio de la Bolivia republicana.

Para este trabajo en particular tomamos dos categorías analíticas a través de las cuales desplegaremos nuestra aproximación a las relaciones socioculturales. En primer lugar, la circulación de personas y productos, y en segundo lugar, la etnicidad. La primera de estas categorías, corresponde a la materialización de las prácticas sociales y comerciales del capitalismo en vínculo con el aumento en la producción, la circulación de productos y, en consecuencia, de personas. Es, por lo tanto, la movilidad en el espacio atacameño e

internacional donde se insertan procesos de constitución de fronteras y migración. Particularmente en el siglo XIX, estos procesos se encuentran asociados a la etapa de formación de los Estados nacionales de los países de América Latina (Pérez, 2001: 10) y a la formación de la sociedad local en el Puerto de Lamar. Considerando lo anterior, podemos identificar dos circuitos de acción que aluden al desarrollo de prácticas de movilidad y de intercambio en Bolivia y las regiones aledañas. Por un lado, el comercio interno, correspondiente principalmente la movilidad terrestre asociada al intercambio producido dentro de Atacama, el altiplano boliviano, sur de Perú y noroeste argentino. Por otro lado, el comercio portuario, asociado a los productos que entraron y salieron por Cobija a través de ultramar. Ambos circuitos fueron dependientes entre sí ya que para el desarrollo de la movilidad e intercambio local se requería tanto productos como capitales extranjeros.

La circulación se enmarca en un contexto espacial determinado, en ese sentido, el conocimiento del entorno espacial y la circulación en éste nos permite comprender como distintos grupos sociales se vinculan, significan y representa sus espacios en términos contextuales. Así, pescadores, viajeros y empresarios se hicieron parte de un mismo espacio físico en términos de espacio concebido pero lo resignificaron a la luz de la experiencia personal y grupal de éste entono. Se reivindica, por tanto, la experiencia del sujeto (Zusman, 2013) y de las representaciones de estos sobre el espacio las que dependen de aspectos históricos contextuales particulares de cada grupo social.

De este modo, tomamos los planteamientos de Lefebvre (2013) quien señala que el espacio es comprendido como un producto social, enmarcado, en primer lugar, por las *prácticas espaciales*, es decir, –el espacio percibido- que, son las producciones concretas de las formaciones sociales y/o la ocupación física del territorio, lugar o región, donde se crean y recrean efectivamente las relaciones sociales. En segundo lugar, las representaciones del espacio –el espacio concebido- donde se elaboran interpretaciones abstractas, generalmente, de geógrafos, científicos, planificadores o políticos, u “expertos” que median, legitiman y filtran los contenidos de la representación del espacio, es decir, para Lefebvre esta es la condición hegemónica del espacio que suele representarse cartográficamente o en diversas imágenes, planos o sistemas verbales que contienen el poder y la ideología dominante. Finalmente, existe un tercer momento de la producción del

espacio, que Lefebvre lo categoriza como los espacios de representación –espacio vivido–, es decir, aquellos espacios vividos por los actores sociales o los momentos espaciales de la resistencia, contracultural y simbólica. Es el espacio social donde se elaboran distintas posiciones del encuentro social y emerge, insiste Lefebvre, como una utopía de la praxis. Cada una de estas formas conlleva una totalidad de relaciones que tensionan y provocan vínculos incluyentes/excluyentes entre ellas (Lefebvre, 2013).

Lo anterior implica que el espacio y la circulación en éste, está cruzado tanto por aspecto hegemónicos –en este caso– fuertemente vinculados a la conformación de Bolivia, como por aspectos particulares de los actores sociales que en éste conviven. En ese sentido, tomamos la segunda categoría, correspondiente a la etnicidad la que definimos como la construcción social que permite la identificación de las diferencias y la igualdad en discrepancia con el concepto de raza, es decir, se refiere a las diferencias culturales y no fenotípicas (Wade, 2000). Asimismo, se entiende que una adscripción étnica es una adscripción categorial que permite a los grupos sociales categorizarse a sí mismos y a los otros, con fines de interacción (Barth, 1976). No obstante, la categoría etnicidad comúnmente se ha asociado a una idea de exclusión y menosprecio, comprendiendo que las “etnias” siempre son los “otros” (Morales, 2009). En este trabajo esta categoría se enmarca en la preocupación de establecer un sistema de ordenamiento a partir de un contexto específico que otorgue relevancia a las entidades culturales y políticas discretas (Boccaro, 2001), sean hegemónicas o subalternas. El concepto de etnicidad se enmarca en el debate sobre una serie de conceptos “que han tendido a visibilizar sujetos sociales, en ámbitos coloniales como republicanos. De esta forma encontramos la idea del indio durante la Conquista y la Colonia; más tarde irrumpe con mucha fuerza la idea moderna del individuo indígena y por último, en la actualidad, la idea de etnicidad en sociedades multiculturales” (Morales, 2009: 4). Antes del concepto de etnicidad, durante el siglo XIX, el que predominó para referir a las diferencias étnicas fue el concepto de raza. Este se entiende, desde una perspectiva histórica, como el resultado del dominio colonial moderno cuyo origen, posiblemente, se debió “a las diferencias fenotípicas entre conquistadores y conquistados [...] que muy pronto fue construida como referencia a supuestas estructuras biológicas diferenciales entre esos grupos” (Quijano, 2000: 202). Por lo tanto, desde una perspectiva eurocéntrica se naturalizó la idea de raza definiendo, como señala Quijano,

roles en torno a los modos de producción: “así, ambos elementos, raza y división del trabajo, quedaron estructuralmente asociados y reforzándose mutuamente, a pesar de que ninguno de los dos era necesariamente dependiente el uno del otro para existir o para cambiar” (2000: 204). De esta forma, la estructura de división de trabajo y las relaciones socioculturales en las nuevas naciones latinoamericanas estuvo cruzada no sólo por labores específicas, sino también por factores como la procedencia y las características fenotípicas. Vemos, por tanto, la existencia de violencia socio cultural, según las categorías de Muniz quien la define como: “resultante de un puro y simple arbitrio de un poder” (2001: 14). De allí que ella se represente como violencia racial desde la postcolonialidad.

De esta forma, se plantea que la sociedad boliviana se estructuró a partir de un horizonte postcolonial. Existen dos miradas de la postcolonialidad. La primera, correspondiente a la designación del periodo posterior a la independencia de las colonias (Ashcroft, Griffiths y Tiffin, 1995). La segunda –que es la que incorpora este trabajo–, designa la postcolonialidad como la totalidad de las prácticas que caracterizan a las sociedades desde la colonia hasta la actualidad, comprendiendo que el colonialismo no cesó con la independencia política, sino continuó tras ella en un modo neocolonial (Ashcroft, Griffiths y Tiffin, 1995). Esta segunda acepción permite vislumbrar una disposición de la sociedad desde la modernidad hasta la actualidad (Zapata, 2008).

La configuración moderna de los Estados naciones se sustentó en dos modelos explicativos de la realidad social que buscaron negar las evidentes diferencias en torno a la sociedad. El primero, consiste en la concepción de Estado nación como homogéneo. El segundo, corresponde a la asociación de la identidad indígena con la de clase social que escondió diferencias profundas que se gestaron durante el periodo colonial (Morales, 2009) y se extendieron en el periodo republicano. Ello se expresa en el hecho de que los Estados postcoloniales utilizaron mecanismos coloniales en donde, vía el consenso de la elite y sus políticas vinculadas al desarrollo económico, se enfatiza una asociación directa entre trabajo, clase y procedencia étnica (Rivera, 1993).

Por lo tanto, el horizonte postcolonial nos permite comprender cómo se gestó la sociedad boliviana en el periodo republicano y cómo esto se traduce localmente en Cobija,

considerando que los diferentes espacios económicos y políticos orientados a las distintas escalas, incluso dentro de la misma Bolivia, no necesariamente son lugares consensuados: la complejidad particular de cada espacio geográfico es una cuestión que no puede ser enfrentada “en términos simples de contrastes, tales como lo global-nacional o global-local” (Jessop, 2004: 28).

La construcción de Lamar implicó un proceso vertiginoso de transformaciones sociales, políticas, culturales y materiales que se reflejan en el notable aumento poblacional de la zona: para 1827 Cobija sólo contaba con 90 habitantes y llegó a tener cerca de 5000 personas hacia 1870 (Lofstrom, 1991). De esta forma, las categorías analíticas de etnicidad y movilidad –y sus transformaciones a través del tiempo– permitirán ampliar la discusión en torno a la construcción de las relaciones socioculturales en un contexto complejo, en el cual se cruzan diversos actores sociales que se encuentran en constante mutación.

Todo lo anterior sirve de base para la construcción de la hipótesis de esta investigación en la cual se señala que durante el periodo de transición entre la desarticulación del espacio andino colonial y la emergencia en ese espacio de un sistema capitalista –basado en la explotación de recursos naturales como el cobre, el guano y el salitre– se configura el puerto de Cobija. El objetivo de su creación fue que se volviese la plataforma comercial de Bolivia en el Pacífico. Las poblaciones que se instalaron en dicho puerto, configuraron un espacio multicultural donde las relaciones sociales y de poder se sustentaron sobre la base de dos categorías fundamentales: la movilidad espacial y la etnicidad.

En ese sentido, los diversos grupos sociales que convivieron en el puerto, con el tiempo se transformaron –en el marco del desarrollo de una sociedad local– en agentes activos de un proyecto socioeconómico. Los aspectos tradicionales de la movilidad de los atacameños y la conformación de un sustrato de clase industrial vinculado fuertemente a la migración chilena, confluyeron en un escenario, en constante conflicto, para transformarlo. Así, las relaciones sociales que surgen en Cobija a partir de 1825 habilitaron la emergencia de actores locales con una identidad particular en paralelo a un proyecto urbano, político y

económico propio –y en constante tensión– que, finalmente, se verá frustrado por el surgimiento de nuevos núcleos urbanos vinculados a la explotación mineral.

El desarrollo de la presente tesis se conseguirá mediante la revisión y análisis bibliográfico y de fuentes, destacando los trabajos de Fernando Cajías y William Lofstrom, para el caso particular de Cobija. Asimismo, se revisó y analizó los trabajos de otros historiadores como Tristan Platt, Sergio González y Jorge Hidalgo, en el marco contextual de desarrollo de Bolivia

Asimismo, se realizó recopilación y análisis de fuentes primarias en el Archivo Nacional de Bolivia en Sucre (ANB), en el Archivo Histórico General del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (AHG), documentos de la Casa Comercial Artola (AA), como también literatura de viajes entre los que se cuentan Alcides D' Orbigny, Johanness von Tschudi, Rushenberger, entre otros.

Finalmente, atendiendo a esta propuesta de investigación, el primer capítulo de la tesis entrega antecedentes sobre la formación tanto de Bolivia como del puerto Lamar, en específico, desde las ocupaciones más tempranas de la zona en momentos prehispánicos hasta el Periodo colonial, comprendiendo que fue especialmente este último periodo donde se gestaron las divisiones territoriales tomadas posteriormente durante el Periodo Republicano, cuestión fundamental para la conformación del proyecto político del Puerto.

El segundo capítulo, aborda el proceso de formación del puerto en el marco del desarrollo del proyecto de Estado Nación Boliviano. Para ello consideramos cómo se inserta este proceso dentro de un discurso sobre los límites nacionales; cómo se gesta el desarrollo del puerto durante las década de 1830 y 1840, vinculado al contexto de la formación de la confederación Perú boliviana; y, posteriormente, cómo el guano se convierte en el eje de su desarrollo económico. Posteriormente, nos introducimos en la población del puerto con el objetivo de adentrarnos en una perspectiva local en donde se integran changos, atacameños, empresarios europeos, bolivianos, peruanos, argentinos, entre otros, para luego descifrar cómo se articularan las relaciones socioculturales en este espacio y contexto particular.

Finalmente, en el tercer capítulo, reflexionamos en torno a los procesos descritos y analizados con el objetivo de comprender como se estructuró la sociedad local en Cobija,

comprendiendo que fue sobre esta base donde se gestaron los problemas tanto étnicos como limítrofes que caracterizan a esa zona.

Capítulo I. Antecedentes del desarrollo del Puerto de Cobija

I.1. Antecedentes pre republicanos

La bahía de Cobija se localiza aproximadamente a medio camino de distancia entre las actuales ciudades costeras de Tocopilla y Mejillones (Lofstrom, 1974). En términos geográficos esta zona comprende parte de la costa arreica definida por la ausencia de cursos de agua permanentes que desemboquen en el mar, a su vez, la costa se define por planicies costeras interrumpidas al sur de la región por la Cordillera de la Costa. La ciudad que anida la bahía, fue fundada en 1587 bajo el nombre de Santa María Magdalena de Cobija, para servir de refugio a los marinos en un tramo de la costa particularmente inhóspito (Fifer, 1976).

Cobija constituye una zona paradigmática no sólo en relación al desarrollo de estudios etnohistóricos, sino también como un caso de temprana desestructuración de los modos de vida tradicional (Ballester, San Francisco y Gallardo, 2010) tras la transición desde el sistema colonial al republicano. Antes de ser nombrada como el puerto nacional de Bolivia, era frecuentada por pescadores, además de ser muy conocido por los contrabandistas franceses que recibían plata proveniente desde Potosí e intercambiaban por sus mercancías (Lofstrom, 1974). Como relata el viajero norteamericano, William Rushenberger: “Aunque recientemente declarado puerto de entrada a Bolivia, Cobija fue recurrido a inicios de 1700 por navios mercantes franceses, cuando un muy rico comercio estaba siendo impulsado entre estos y el distrito minero de Potosí” (1934: 169)².

Cobija se ubicó, durante el periodo colonial, en el corregimiento de Atacama, división territorial administrativa (Martínez, 1990) que se subdividía en Atacama La Alta y Atacama La Baja (Cañete y Domínguez, 1974[1791]a) con sus respectivas parroquias y doctrinas. Cobija se emplazó en Atacama La Baja –correspondiente a la hoya hidrográfica del Loa (Martínez, 1990)– siendo el puerto de mayor importancia hasta 1870. Tras dos terremotos que se convirtieron en maremotos, el puerto cayó en desuso (Aldunate, Castro, y Varela, 2008).

En dicha zona de Atacama convivieron diversas unidades culturales. En el litoral predominaron grupos pescadores que posiblemente se reconocían étnicamente distintos

² Traducción de la autora.

entre ellos, pero que compartían una identidad en torno a los medios de subsistencia y sus tecnologías. Entre los elementos que sostienen esa identidad común destaca la dependencia al mar y el desarrollo de tecnologías asociadas (Llagostera, 1982) –la navegación y la pesca–, pero especialmente resalta el desarrollo de una complejidad ideológica en torno a la percepción de la muerte y el tratamiento de los cuerpos –ejemplificado por los grupos Chinchorro–.

Las primeras ocupaciones de estos grupos cazadores-recolectores marítimos en la zona presentan cronologías que van desde el 6.000 al 3.000 a.p. –correspondiente al Periodo Arcaico–, destacando el desarrollo de grupos culturales con una fuerte tradición de caza y recolección marítima con presencia de navegación temprana (Bittmann, 1980; Castro, Aldunate y Varela, 2012). A fines del Periodo Arcaico la caza y la recolección se mantienen, integrándose nuevas formas de habitar el espacio vinculadas a la práctica de entierro bajo pisos de estructuras habitacionales (Bittmann, 1984; Castro, Aldunate y Varela, 2012).

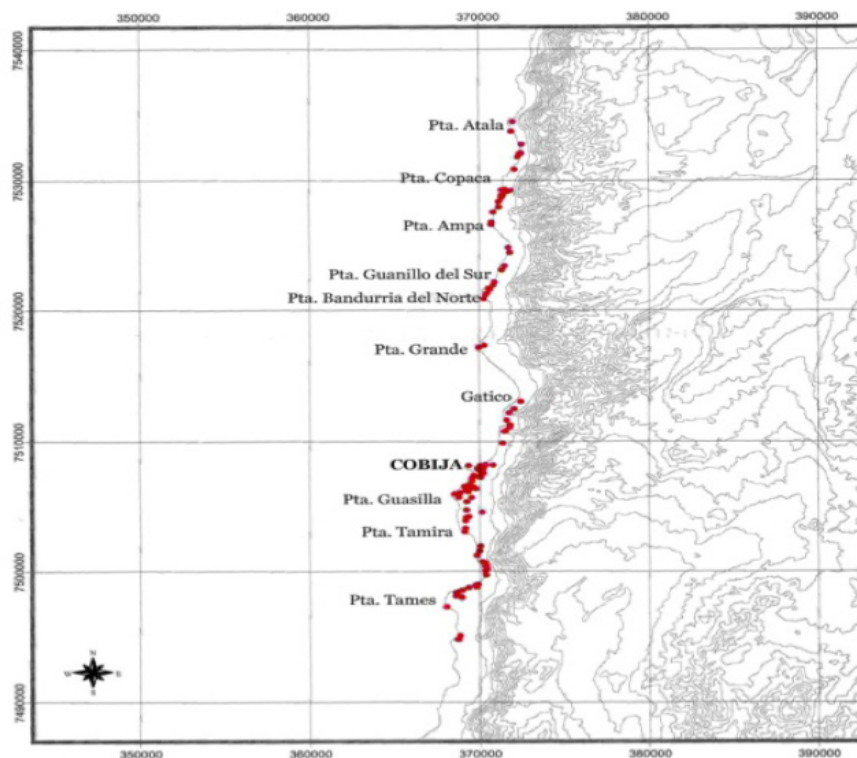
En este sentido, la costa que se extiende desde el litoral de Tarapacá hasta la costa semiárida del Choapa fue un núcleo de pescadores andinos sustentado en las bases de una tradición marítima que fue evolucionando a través del tiempo. Esta tradición se remonta al Arcaico Temprano, con la conquista de la dimensión longitudinal –la explotación de recursos de orilla– que desarrollaron los grupos cazadores recolectores costeros. Hacia el 7.500 a.p. las poblaciones costera adquirieron la dimensión batitudinal –acceso a recursos de profundidad mediante la aparición del anzuelo– para, finalmente, conquistar la dimensión latitudinal, es decir, el acceso, mar adentro, a los recursos a través de embarcaciones (Llagostera, 1982).

La transición hacia el Periodo Formativo en la zona se describe a partir de varios indicadores, entre los que se cuentan: el incremento en la construcción de caminos que conectaron las tierras altas con la costa, como también la presencia de túmulos funerarios en el área. Estos últimos, constituyen parte de una tradición nortina de entierros que se extienden desde Arica –con la tradición Alto Ramírez– hasta Cobija en donde se integra el factor visibilidad a las formas del uso del espacio fúnebre costero (Castro, Aldunate y Varela, 2012).

La integración con tierras altas –especialmente con la zona atacameña– se intensifica durante el Periodo Intermedio Tardío, destacando en la costa la presencia de materiales provenientes desde tierras altas –cerámicas del interior–, además de restos botánicos –maíz y quínoa–. No obstante, se debe considerar que la caza y recolección marítima siguieron siendo fundamentales (Castro, Aldunate y Varela, 2012).

El Periodo Tardío se caracteriza por el dominio incaico, aunque el sector no presenta un extenso registro que dé cuenta de ello. No obstante, se plantea que los incas se habrían interesado en esta localidad principalmente por sus recursos mineros (Castro, Aldunate y Varela, 2012). Políticamente, esta área constituyó parte de los *suyus* incaicos (Castro, 2001) lo que hace factible plantear que éstos correspondían a divisiones previas (Rostworowski, 1986) a la hegemonía incaica. Específicamente, este sector comprendió parte de lo que se denominó el *Colesuyu*, el cual abarca desde el sur de Perú, específicamente de los valles de *Camana*, hasta *Tarata* y el norte de Chile –desde Arica hasta Tarapacá– (Rostworowski, 1986); insertándose así dentro del Área Centro Sur Andina que comprende ambientes diversos establecidos en distintos pisos ecológicos vinculados al desarrollo de “la ecomplementariedad andina que incluye tanto desplazamientos verticales, siguiendo la gradiente altitudinal, como horizontales, vinculados a los recursos costeros” (Castro, 2001: 2).

Imagen 1 puntos corresponden a sitios arqueológicos prospecciones arqueológicas FONDECYT 1050991



Fuente: Castro, Aldunate y Varela 2012: 99.

Durante la Colonia, desde 1542, este sector formó parte de la Audiencia de Lima; no obstante, hacia 1559 se creó la Real Cédula la Audiencia de Charcas (Cajías, 1975, p. 13) motivada por la necesidad de descentralizar el control de Lima debido a la amplia distancia entre Atacama y el territorio que posteriormente ocupó Charcas (Laviana, 1983; Cajías, 1975). La asignación de su jurisdicción fue dada, en principio, por el establecimiento de un nuevo centro en la ciudad de La Plata, actual ciudad de Sucre (Laviana, 1983), definiendo sus límites a 100 leguas de tierra alrededor de cada parte. Posteriormente, hacia 1561, la Audiencia de Charcas pidió aumentar los límites incluyendo Chile, Tucumán, Río La Plata, Arequipa y Moxos-Chunchos, comenzando un litigio que culminó a favor de Charcas. Así, hacia 1563 se agrega a su territorio Tucumán, Juridies, Diaguitas, Cusco y la gobernación de Chunchos y Moxos (Cajías, 1975).

Los primeros antecedentes históricos de Cobija se remontan a los cronistas del siglo XVI. A partir de la carta informativa del Capitán Juan Segura, Corregidor y justicia Mayor de

Atacama, en 1541 se observa una posible diferenciación entre dos grupos en Atacama: los Atacamas y los *Camanchaca* –emplazados en la costa–. La carta establece que posiblemente los Camanchaca estarían dando tributo directamente al rey y se habrían excluido de las encomiendas de la misma provincia (Martínez, 1985). Esto último sería relevante reevaluarlo considerando que las comunidades que daban tributos directos al rey eran excepcionales y se asociaban a grupos con alta riqueza productiva. Asimismo, Lozano de Machuca nombra a la Ensenada de Atacama, correspondiente al actual sector de Cobija de la siguiente manera: “ques donde esta el puerto, hay cuatrocientos indios pescadores uros, que no son bautizados ni reducidos, ni sirven a nadie, aunque a los caciques de Atacama dan pescado en señal de reconocimiento.” (1885[1581]: XXV)³.

En general, se observa una subordinación de los grupos costeros de Cobija a los de Atacama (Hidalgo, 1994), tratamiento que también se le ha dado desde la arqueología con respecto a la relación entre los grupos costeros y el Tawantinsuyu, la que habría sido mediatizada, según Llagostera (1976), por señoríos locales vinculados a la zona puneña. Sería interesante revisar esta noción considerando la connotación negativa, percibida por la etnohistoria, de los grupos de altura hacia los grupos costeros, específicamente a los cazadores recolectores marítimos.

La acción evangelizadora se registra a fines del siglo XVI a través de un documento correspondiente a una certificación de diezmos de todo el obispado de La Plata entre los años 1599 y 1607 en donde se hace referencia a dos curatos en el corregimiento de Atacama: el de Atacama y el del pueblo de Cobija (Bittmann, 1977). Entre 1591 y 1645 se sitúa uno de los testimonios más ricos de la zona: la Probanza de Méritos del cura Francisco de Otal (Castro, 1997). Otal habría habilitado la primera iglesia del Puerto de la Magdalena de Cobija, donde sirvió por más de 24 años. Este presbítero de origen aragonés fue cura propietario en 1641 de la doctrina de Cobija y de Atacama La Baja. Ese mismo año, por mandato del arzobispo de La Plata, Francisco de Otal fue nombrado vicario y juez eclesiástico para extirpación y castigo de idolatrías en la provincia de Atacama. En su obra, el presbítero reclama su habilidad en las diversas lenguas locales, su trabajo como

³ Citas textuales se realizan respetando puntuación y ortografía de las fuentes originales, lo anterior se extiende a la tesis completa.

extirpador de idolatrías, su labor evangelizadora y los envíos de pescado fresco que hacía al arzobispo de La Plata (Castro, 1997).

De lo anterior se desprenden varias cosas. En primer lugar, los datos que guardan relación con la coexistencia de diversos grupos en la zona de Cobija, cuya expresión se daría, entre otras formas, a través de las distintas lenguas –quichua, aimara y las lengua de los indios camanchacas– en las que Otal se manejaría (Castro, 1997). En segundo lugar, que el tráfico de pescado fue de gran relevancia, tanto por sus implicancias socioculturales como tecnológicas, las que se enraízan en la tradición andina y que continuaron, con ciertas transformaciones, en momento coloniales. Por lo tanto, el tráfico de pescado desde Cobija permite ver la continuidad de las rutas entre el litoral y las tierras altas, lo cual revela que los arrieros de Atacama habrían integrado los productos costeros –como el charquecillo– al circuito de arriaje llegando a terrenos muy alejados como son Lípez, Chichas, Potosí, Oruro, entre otros. Asociado a esto, surge el consumo de productos de altura por parte de los grupos costeros, especialmente la coca (Sanhueza, 1991).

Para el siglo XVII ya se tiene evidencia de la ocupación de esta área como puerto. En 1768 un grupo de españoles y mestizos, vecinos y residentes de San Francisco de Chiu-Chiu pidieron a la Audiencia de Charcas gozar de ciertas tierras en la zona que los corregidores no les permitían cultivar bajo el pretexto de que las tierras eran relegadas o pertenecían a los indios. A ello se suma, una solicitud que busca el permiso para la internación de efectos para la pesca desde Cobija (Barros, 2008).

En los trabajos de Hidalgo (1983; 2004) y de Bittmann (1983) sobre los documentos inéditos del comisionado Dr. José Agustín Arze en 1786 y 1787, se rescatan varias características sobre Cobija. Arze, fue enviado por el gobernador intendente de Potosí don Juan Pino Manrique con dos objetivos centrales: visitar a los tributarios de Atacama La Alta y La Baja e informar las características de Cobija para evaluar los riesgos a que el puerto se expondría en caso de guerra. Dentro de las cuestiones que mayormente llaman la atención en sus informes son la descripción del puerto como una de las vías predilecta para quienes hacían comercio desde Chile a través de los puertos de Valparaíso y Copiapó, sobre todo, por su conectividad a Potosí y la salubridad, en contraste a las condiciones de Arica. Plantea además, la necesidad de revitalizar la vía de comercio desde el litoral a Potosí,

considerando que el transporte por tierra, vía Tucumán, era más largo y tenía mayores precios. Así, se rescata el uso de Cobija como puerto, sin embargo, siempre como un puerto menor. Como señala Hidalgo: “Por otra parte, su informe militar indica que Cobija era indefendible, pero que tampoco ofrecía posibilidad alguna para el establecimiento de una base extranjera debido a su extrema dependencia a los recursos alimenticios del interior” (1983: 140).

Durante el siglo XVII la extensión del comercio europeo hacia América se hizo cada vez más fuerte. “En esa época Cobija fue visitado principalmente por los navíos franceses, cuyas actividades comerciales estuvieron dirigidas a hacia el interior, y en las cuales el corregidor de Atacama parece haber jugado un papel importante, troncando, por ejemplo lana de vicuña por mercaderías europeas” (Bittmann, 1977: 333). Uno de los registros más ricos para la descripción física de Cobija, son los realizados por viajeros, dado que ofrecen una evidencia tremendamente descriptiva sobre aspectos de la zona como la geografía, la geología, la flora, la fauna y datos etnográficos sobre las poblaciones locales (Lofstrom, 1991). La llegada de estos viajeros curiosos enviados por los gobiernos o, incluso, a cuenta propia y sus escritos –tantos científicos como experienciales–, generaron el nuevo mapa de la expansión mercantil que marcan hasta el día de hoy los ejes de poder mundial. Estos nuevos mundos por explorar y explotar fueron categorizados a través de diversos relatos que constituyen una fuente limitada, pero de gran riqueza, para conocer parte de los contextos locales.

Para nuestro contexto de estudio, destacan las descripciones de tres viajeros franceses sobre Cobija, quienes entre los años 1703 y 1713 habrían llegado a esta inhóspita costa (Bittmann, 1977). El primero de estos fue Vicente Bauver, quien arribó a la zona en 1707. Bauver da cuenta de la ocupación temprana de Cobija como enclave colonial, nombrando la presencia de 30 personas, más un cura y un negro, su criado. Dentro de las actividades económicas que predominan en sus descripciones se encuentra la pesca en balsas de cuero de lobo, como también actividades terrestres como caza y “domesticación de guanaco”⁴, cuestión que tomando la propuesta de Bittmann (1977), más bien, podría corresponder a

⁴ Es importante señalar que es posible que se esté hablando de llamas y no guanacos, ya que estos últimos no son una especie doméstica.

una confusión del francés entre las llamas y los guanacos. Otros datos etnohistóricos de Bauver se centran en cuestiones antropológicas de gran relevancia para adentrarnos tanto al modo de vida pescador como a la organización social de los changos. Por ejemplo, la inexistencia de la propiedad privada y la presencia de una organización comunitaria en donde las viudas y mujeres que no podían pescar eran alimentadas por el resto de la comunidad (Bittmann, 1977).

El segundo francés en arribar a la costa atacameña, aunque por un tiempo bastante acotado, fue el padre Louis Feuillée, quien sólo permaneció un par de horas en Cobija en 1715. Sin embargo, parte de sus descripciones son el fruto de la recopilación oral de la tripulación del navío en el que se encontraba, quienes habían permanecido cuatro meses en tierras atacameñas. Dentro de las cuestiones que mayormente llaman la atención es el dibujo de un plano donde aparece una iglesia de piedra en Cobija, iglesia en la cual el cura venía a celebrar misa los domingos y las principales fiestas, aunque se sabe que esas visitas ocurrían muy ocasionalmente (Bittmann, 1977). Feuillée señala que los pescadores salían en sus balsas varios días fuera a pescar. Además, destaca el dibujo y minuciosa descripción de una balsa de cuero de lobo que Feuillée habría hecho subir a la nave francesa (Bittmann, 1977)

El tercero de los viajeros, fue A.F. Frézier, marinero que habría pasado por Cobija en 1713 sin desembarcar y, al igual que Feuillée, sus referencias provienen principalmente “de lo que le habrían contado los tripulantes de su navío que había visitado Cobija” (Bittmann, 1977: 332). Dentro de los datos más notables, destaca la descripción de cincuenta casas –lo que permite dar ciertas nociones sobre la cantidad de habitantes en la zona– y sus constantes referencias sobre lo árido del paisaje y la falta de agua (Bittmann, 1977). Como señala D’Orbigny:

Cobija fue en toda época habitada por indios pescadores de la tribu Changos, sin duda sometidos a los Incas, al mismo tiempo que los atacamas. Hasta parece que esos indios eran bastante numerosos al comienzo del siglo XVIII. Frézier dice que en 1712 habitaban unas cincuenta cabañas y que es puerto era entonces frecuentado por los contrabandistas franceses, que, a cambio de sus mercaderías recibía plata traída de Lipes y Potosí. La necesidad de reprimir ese abuso, decidió probablemente

al gobierno español a fundar allí un pequeño villorrio, que se construyó en el curso del siglo; pero la iglesia fue recién terminada en 1777 (1945: 934).

A fines del siglo XVII se tienen noticias de Cobija correspondiente al capítulo XVI “El Partido de Atacama” en la obra de Pedro Vicente Cañete y Domínguez titulada *Guía Histórica, Geográfica, Física, Política, Civil y Legal del Gobierno e Intendencia de Potosí*. Esta plantea que Cobija: “cae en la parte occidental de Potosí, sobre la costa del Mar del Sur a distancia de 177 leguas de esta Villa Imperial en 22°22’ de latitud, según las observaciones de Dn. Pedro Manuel de Zedillo”(1974b [1791]: 83). El autor describe el puerto de Cobija según el relato de Teville⁵ como:

una ensenada abierta por, todas partes, a excepción del lado oriental; su anclaje bueno; pero por poco mar que haya afuera, con especialidad cuando los vientos aprietan del Oeste, las oleadas que vienen a lo largo, se rompen sobre la costa con tanta violencia, que no hay embarcación que se atreva a salir a tierra durante el mal tiempo, sin que corra peligro (1974b [1791]: 83).

Asimismo, plantea que:

aunque su puerto fuese de los habitados; porque sobre exponerse a los cuidados penosos ya referidos, allí se estaría eternamente por falta de retorno, y cuando quisiera volverse lo ejecutaría de vacío. Convengo que el anclaje de Cobija es mejor que el de Arica, por el fondo arenisco y conchoso que aquél tiene; pero jamás confesaré que el puerto sea capaz de fomento. Lo primero que se busca para una población, según los preceptos de la política, es la comodidad de agua, de leña y de pasto, cuando no muy cerca, a una distancia proporcionada donde sea fácil el recurso; y querer fomentar un sitio privado de todas estas conveniencias juntas, para habitación de hombres, es pretender lo matarlo de miseria o pensionar perpetuamente al Rey para que costee la subsistencia. Luego, Cobija no es capaz de fomento, por todas las circunstancias expresadas (1974b [1791]: 84).

⁵ Según José María Casassas Cantó no existía ningún Padre Teville sino el Padre Louis Feuillée, por lo que la presencia de este apellido podría ser producto de una mala lectura paleográfica del apellido. El religioso francés Louis Feuillée, “matemático, astrónomo y experto en historia natural, visitó nuestras costas a partir de fines de 1708. Estuvo en Cobija el 15 de mayo de 1710 “ (Larraín, 1974: 247)

Este comentario se convirtió en una especie de profecía del desarrollo del puerto durante el siglo XIX.

Finalmente podemos apuntar que el desarrollo prerepúblicano de Cobija se caracteriza principalmente por ser un puerto menor, en el cual destaca en su función como lugar de contrabando, como también la presencia de grupos cazadores recolectores marinos, mayoritariamente denominados Changos, cuyo elemento más distintivo fueron las balsas de cuero de lobo y el modo de vida cazador recolector marino.

I.2. La conformación del estado Boliviano

I.2.a. La independencia de Bolivia

El desarrollo del puerto Lamar en Santa Magdalena de Cobija se enmarca en el contexto de la independencia de Bolivia. Su creación, de hecho, se definió como parte del programa de la formación de la nueva nación boliviana (Lofstrom, 1991). Este objetivo fue de importancia fundamental para Bolivia ya que un puerto permitía incentivar el flujo económico, político y social con el resto de los Estados de ultramar.

En general, los procesos de independencia en América Latina fueron el resultado de una serie de movimientos con diversos actores –indígenas, criollos, entre otros– que buscaron autonomía frente al rol de los funcionarios peninsulares y/o frente a la Corona (Mejillones y Troche, 2009). En el caso de Bolivia, la independencia estuvo fuertemente motivada por los intereses políticos y económicos criollos.

El Estado patrimonial español se vio seriamente impugnado por las reformas borbónicas del siglo XVIII, así como por la ideología de la época napoleónica (Lofstrom, 1973). En América, dicha influencia produjo confusión entre los criollos, quienes, pese a poseer lealtad con la Corona, se vieron afectados por la implementación de una serie de reformas que buscaban transformar las estructuras políticas retrasadas –vinculadas al dogmatismo religioso y la explotación de negros e indígenas–, que claramente topaban sus intereses. Poco a poco, los criollos comenzaron a expresar su disconformidad respecto de las restricciones económicas que el reino imponía (Pratt, 1997), como también de los privilegios que los funcionarios ibéricos poseían.

El 17 de septiembre de 1808 llegó a Chuquisaca la noticia sobre el cautiverio del rey español Fernando VII, por parte de Napoleón, siendo ambigua la respuesta de la élite charqueña. Por una parte, hubo juramentos públicos de fidelidad al rey, y por otra, se generó la ocasión propicia para la discusión en torno a la independencia (Arguedas, 1975). Durante este periodo de alta inestabilidad política, los ciudadanos criollos del Alto Perú se dirimían en disyuntivas en torno al rol de Fernando VII, de Napoleón y sus enviados, así como también respecto de la posición de la junta de Sevilla y la posibilidad de una organización propia (Galeana, 2010).

Esta pugna se hizo sentir en Chuquisaca en donde dardos desde las distintas posiciones comenzaron a ser patentes. Destaca, el ejemplo de la influencia de Carlota, reina de Portugal e hija de Carlos IV, quien envió una comisión comandada por José Manuel Goyeneche desde Río de Janeiro. Su objetivo fue plantear un gobierno temporal, hasta que el padre o hermano de la Reina recuperara la administración (Arguedas, 1975; Galeana, 2010). No obstante, esta jugada no habría sido exitosa para Carlota, ya que el claustro de la Universidad de San Francisco Xavier, rechazó esta proposición a través de la Ley sálica de Felipe V, que negaba a las mujeres la posibilidad de ocupar el Trono. Así “Jaime Zudañez, síndico y procurador general de la Real Universidad, redactó el rechazo a las pretensiones carlotistas y manifestó su lealtad a Fernando VII y su repudio a la dominación francesa” (Galeana, 2010: 9).

Tomando la propuesta de M. L. Soux (2010) se identifican varias etapas que marcaron el desarrollo de los movimientos independentistas y de las independencias americanas propiamente tales. El primer momento, ocurrió dentro del contexto de las invasiones napoleónicas entre 1809 y 1813. Allí, se conformaron las juntas centrales en la metrópoli y las provincias. En la zona de Charcas, esto se manifestaría a través de los movimientos juntistas en Chuquisaca y La Paz frente a la Junta Central y “en las demás ciudades frente al Consejo de Regencia y en apoyo de la Junta de Buenos Aires” (Soux, 2010, p. 23). El 25 de mayo de 1809 ocurre uno de los sucesos que marcó el curso de los eventos independentistas y que posteriormente se extendería a toda Sudamérica. Este hecho será el levantamiento de Chuquisaca, el cual “depuso al presidente de la Audiencia de Charcas con

el pretexto de preservar los derechos del legítimo monarca Fernando VII, cautivo en Francia por Napoleón Bonaparte” (Martínez, 2009: 48). Inmediatamente, la noticia del levantamiento se expandió hacia La Paz, generándose ahí la revuelta del 16 de julio encabezada por Pedro Murillo. El resultado de esto fue la renuncia de las autoridades españolas y la conformación de la denominada Junta Tuitiva formada por Pedro Murillo y José Antonio Medina. A esto suma, la declaración de la independencia del Alto Perú del dominio de España (Martínez, 2009). La reacción hispana fue rápida, derrotando las fuerzas realistas a los patriotas en las batallas de Irupana y Chicaloma. Todos los jefes del alzamiento fueron apresados y ajusticiados (Martínez, 2009). No obstante, aunque hubo manifestaciones radicales de descontento con la estructura política y social del Alto Perú en el período anterior e inmediatamente después de las revueltas de 1809 en Chuquisaca y La Paz, el logro de la independencia, no fue el fruto de las fuerzas verdaderamente revolucionarias (Lofstrom, W. 1973). Es más, el desarrollo inicial republicano se daría en principio de una forma bastante accidental asociado a vagos sentimientos nacionalistas en las provincias altoperuanas junto con la formación del Ejército Unido de Colombia y Perú (Lofstrom, W. 1973).

El segundo momento, retomando la propuesta de Soux (2010), correspondió a la guerra entre Lima y Buenos Aires entre 1810 y 1816 que puede subdividirse en dos periodos: entre los años 1810 y 1814 y, posteriormente, entre 1814 y 1816. Para el primer momento se generó un reconocimiento por parte de los Altoperuanos al gobierno Porteño junto con la obediencia a las Cortes de Cádiz y al Virreinato del Perú. Gracias al impulso de la Junta Gubernativa de Buenos Aires se registró el ingreso de tropas porteñas a la zona del Alto Perú con el objetivo de defender de las tropas del virreinato del Perú, una región que consideraron dentro de su jurisdicción. A partir de su ingreso a la zona altoperuana, los porteños organizaron un sistema de gobierno dependiente nombrando gobernadores en las provincias de Cochabamba y Santa Cruz, es decir, en las provincias donde tenían mayor apoyo. Sobre esta base, los gobernadores dirigieron grupos de guerrilla que intentaron interceptar el avance de las tropas del virreinato. En tanto, las tropas del virrey del Perú se instalaron principalmente en las ciudades del altiplano, destacando las ciudades de Oruro y de Tupiza como centros militares. Posteriormente, entre 1814 a 1816 se articuló el periodo, vinculado al retorno del absolutismo con Fernando VII a la cabeza y concluye en 1816

asociado a cambios importantes en las estrategias de guerra, destacando la llegada de contingente heredero de tácticas de guerra napoleónicas y la modificación del interés por parte del Río de la Plata en territorio chileno.

El tercer momento propuesto por Soux, se emplaza cronológicamente a partir del año 1816 hasta 1823, periodo en que se observó un fuerte control realista del territorio altoperuano. Luego de la retirada y extinción casi definitiva de los ejércitos auxiliares, el territorio altoperuano quedó en manos del rey y sus tropas, las que ubicaron su estado mayor en Tupiza y su retaguardia en Oruro. Estas tropas controlaron, aparentemente, todo el Alto Perú. Durante este periodo toman importancia política los Cabildos ya que el gobierno manejado por la Audiencia carecía de control, por ejemplo, en cuestiones militares. De esta manera, se generó una desestructuración de las autoridades y el poder recayó, finalmente, en las instituciones menores.

El cuarto momento que Soux identifica corresponde al periodo asociado a la crisis del virreinato, a partir de 1823. Esta etapa estuvo marcada por los intentos por parte de los ejércitos, ahora independientes, de Argentina y Perú de retomar el territorio del Alto Perú y, en segundo lugar, la lucha interna entre las posturas liberal y absolutista dentro del mismo ejército realista.

Finalmente, el quinto momento, es ubicado por Soux hacia 1825. La República del Alto Perú sólo fue posible ese año luego de la derrota de las fuerzas realistas por el mariscal Antonio José Sucre, generándose luego una asamblea en Chuquisaca que declara la Independencia. Como señala Abecia:

A pesar de la pobreza de la república que nacía a la vida independiente, los hombres de la Asamblea Constituyente manifestaron su agradecimiento a los libertadores. El 11 de agosto se aprobó el nombre de la República Bolívar con su capital en la ciudad de Chuquisaca, que se llamaría Sucre, y se les reconoció honores y dignidades especiales. Cuatro días más tarde la Asamblea dispuso que una delegación entrevistara al Libertador llevando tres difíciles encargos: obtener su aceptación para la fundación de Bolivia, pedirle una Constitución Política y su

influencia ante el gobierno de Perú a fin de que el puerto natural de la ex-audiencia de Charcas: Arica, pasará a depender de Bolivia (1983: 214).

Tal como lo plantea Fifer (1976) la situación de Bolivia no era nada envidiable al momento de la independencia. El afán separatista del Alto Perú se habría sustentado en la esperanza de regularizar la situación de movilidad entre el Alto Perú y la zona de Arica que se remonta al periodo colonial, e incluso prehispánico (Cajías, 1975; 2007). Es más, en 1825 tanto los diplomáticos de Inglaterra como los de Estados Unidos en Lima estaban convencidos de que el litoral boliviano del Pacífico sería ampliado hasta Arica (Fifer, 1976).

En este sentido, la independencia boliviana generó un quiebre que implicó el paso y reestructuración desde un espacio colonial a una economía mercantil capitalista. Lo anterior se sustentó, entre otras cosas, por nuevas formas de intercambio mercantil respaldadas en las reformas borbónicas y el comercio, tanto con las nuevas naciones como con países europeos, sobre todo Gran Bretaña (Ayllón, 2007).

La naciente nación pese a todas las complejidades estaba lista para ser domesticada, tal como se plantea en el siguiente fragmento del Acta de la Independencia de las provincias del Alto Perú:

les mostraremos un territorio con más de trescientas leguas de estension de norte á sur, y casi otras tantas de este á oeste, con ríos navegables, con terrenos feraces, con todos los tesoros del reino vegetal en las inmensas montañas de Yungas, Apolobamba, Yuracaré, Mojos y Chiquitos, poblado de los animales los mas preciosos y útiles para el sustento, recreo é industria del hombre, situado donde ecsiste el gran manantial de los metales que hacen la dicha del orbe, y le llenan de opulencia, con una poblacion, en fin, superior á la que tienen las repúblicas Argentina, y la de Chile; todo esto les mostraríamos y diríamos: ved, que donde ha podido ecsistir un floreciente imperio, solo aparece, bajo la torpe y desecante mano de Iberia, el símbolo de la ignorancia, del fanatismo, de la esclavitud é ignominia; venid y ved, en una educacion bárbara calculada para romper todos los resortes del alma, en una agricultura agonizante guiada por sola rutina, en el monopolio

escandaloso del comercio, en el desplome é inutilizacion de nuestras poderosas minas, por la barbárie del poder español, en el cuidado con que en el siglo 19 (Serrano, 1834 [1825]: 1).

Ese mismo año, Sucre convocó a una Asamblea Constituyente en la que se presentó un proyecto de Constitución redactado por el propio libertador Simón Bolívar, en virtud de la cual fue elegido Presidente Vitalicio de la República, cargo al que renunció en 1828 (Martínez, 2009).

Con respecto a las políticas republicanas, una de las primeras medidas tomadas por Bolívar en octubre de 1825 fue la abolición del tributo indígena, reemplazándolo por una contribución general que debía pagar todo hombre entre los 18 y 60 años. Esta disposición dejaba atrás distinciones del periodo colonial pero, lamentablemente, no esclarecía aspectos sobre la tenencia de la tierra (Irurozqui, 1999). Sin embargo, esto sólo duraría un año, ya que en septiembre de 1827 se declara la revocación de la medida tomada por Bolívar (Irurozqui, 1999). Así, los distintos pueblos indígenas en Bolivia se vieron obligados a mantener al Estado a través del tributo, considerando que más de la mitad de las finanzas del Estado fueron obtenidas por este medio (Cajías, 1975). La justificación de este sistema, consistía en que el Estado reconocía la propiedad de la tierra a los indígenas y en retribución, ellos cancelaban el tributo (Cajías, 1975). Bajo este parámetro es que desde inicios de la república boliviana se establecieron diferencias no sólo culturales, sino también legales en torno al trabajo indígena y a la obtención de tierra.

Por lo tanto, aunque el nuevo gobierno se puso como objetivo generar una nación integrada cuyo denominador común se sustentaría en el mestizaje, la contradicción entre los ideales liberales de personajes como Simón Bolívar con la realidad política, económica y social de la zona del Alto Perú (Kent, 2009) conllevó, más bien, la perpetuación del sistema latifundista. De tal modo, se continuó con la matriz instalada por el mundo español pero reemplazando la burocracia colonial por una de tipo criolla castrense que se convirtió en la nueva oligarquía gobernante: en la de grandes latifundistas, dueños de minas y obrajes, además de comerciantes (Fellmann, 1974).

Lo anterior se refleja en los planteamientos de Arguedas quien cita a Nicómedes Antelo, uno de los pensadores más importantes de Bolivia hacia 1860:

Heterogeneidad de razas, de costumbres, de idiomas, de índole, hasta ideas: he aquí el conjunto múltiple que ofrece aquella amalgama, digámoslo así, de muchas naciones reunidas bajo un mismo pacto social, o más bien bajo un régimen impuesto por la espada de los libertadores. En esa compleja fisonomía física, moral e intelectual, es revelante un rasgo de notable trascendencia en la vida política de esa república a saber: la inmensa distancia que media entre la raza indígena y mestiza, y no educadas, y la pequeña clase instruida procedente de la aristocracia del régimen colonial (1975: 44).

El proceso de formación de la República Boliviana constituyó en sus inicios una experiencia sin precedente, no sólo relacionado a la conformación de nuevas instituciones y prácticas parlamentarias y judiciales, sino también vinculadas a un esfuerzo por intentar destruir muchos de los vestigios del Estado patrimonial español. El más importante de éstos fue la transformación profunda de la Iglesia del Alto Perú, experiencias innovadoras en materia de reforma educativa y social, y un cambio radical de régimen fiscal de la nación (Lofstrom, 1973). De esta forma, el nuevo gobierno boliviano generó mecanismos para la participación local en aspectos públicos a través de una serie de medidas que reemplazaran los ayuntamientos abolidos en 1826. Para esto, se dejó en manos de la Junta de Beneficencia –o Comité de Bienestar, compuesto en parte de los ciudadanos locales en cada departamento– los fondos de administración de la educación pública y la caridad. A ello se suma, la creación en diciembre de 1826 de una Administración de Crédito Público que autoriza al Ejecutivo a emitir letras de crédito público para satisfacer las deudas y los gastos públicos (Lofstrom, 1973).

Por lo tanto, los primeros años de la independencia del Alto Perú –al igual que en el resto de las nuevas naciones– implicaron una serie de acelerados cambios políticos y económicos (Lofstrom, 1974) que sentaron las bases para el desarrollo Republicano posterior. Este desarrollo, tuvo como eje un sistema sociopolítico y económico en donde, por una parte, se mantuvieron aspectos coloniales como el sistema agrario, el tributo indígena, los gremios,

entre otros; pero, por otra parte, en el comercio irrumpió el capitalismo industrial (Cajías, 1975).

1.2.b. Los límites territoriales de Atacama

Los límites territoriales de la nueva República independiente de Bolivia se estructuraron a partir de los de Charcas (Lofstrom, 1973), lindes que, con el tiempo, no fueron duraderos. La zona del Alto Perú desde 1542 correspondió a la Audiencia de Lima. No obstante, esta configuración territorial fue cambiada, principalmente, por la necesidad de descentralizar el control de Lima, junto con la amplia distancia entre Atacama y el territorio que posteriormente ocupó Charcas (Laviana, 1983; Cajías, 1975; 2007) y el requerimiento de un mayor control en Potosí.

Hacia 1559 se creó la Real Cédula la Audiencia de Charcas (Cajías, 1975), cuya asignación de territorio fue dada, en principio, por el establecimiento de un nuevo centro en la ciudad de La Plata, actual ciudad de Sucre (Laviana, 1983), definiendo sus límites a 100 leguas de tierra alrededor de cada parte (Cajías, 1975). Posteriormente, hacia 1561 se pidió por parte de la audiencia de Charcas aumentar los límites, agregándose –hacia 1563– dentro de su jurisdicción Tucumán, Juries, Diaguitas, Cusco y la gobernación de Chunchos y Moxos (Cajías, 1975).

Posteriormente en 1782, Carlos III estableció un nuevo régimen administrativo, correspondiente a las Intendencias, cuyo objetivo era la división de los virreinos y la consecuente desaparición de los corregimientos. De tal modo, el corregimiento de Arica desaparece en 1784 para dar paso al Partido de Arica. Como señala Casassas, el partido de Arica con el de Tarapacá:

fueron los dos más meridionales dependientes de la Intendencia de Arequipa que, a su vez, era la más meridional del Virreinato de Lima, pues ya es sabido que, en su casi totalidad, la antigua Audiencia de Charcas había sido segregada del Perú para pasar a integrar el nuevo Virreinato del Plata, con cabecera en Buenos Aires, al ser constituido éste en 1776 (1974: 219).

En ese sentido, como señala Cavieres, la delimitación de los espacios durante los tiempos de las guerras de independencia:

fueron doblemente confusos ya que, precisamente, la propia reorganización de los espacios que se venía produciendo a fines del período colonial provocó una serie de cambios en los recorridos de los hombres y con ellos en las formas de relacionarse política, económica, social y culturalmente (2007: 10).

Es más, durante el mismo año de la independencia de Bolivia se generaron problemas con la pertenencia del Partido de Atacama con Argentina. La reclamación por parte de Salta al presidente Miller de Potosí y a Sucre, constituyeron una constante considerando que durante la guerra de independencia, por cerca de 15 años, Atacama estuvo administrada por Salta. Sin embargo, las amenazas de Sucre de enviar tropas apaciguaron el pleito (Cajías, 1975).

La invención de la Nación boliviana fue esencialmente bajo un ideal de desarrollo comercial sustentado en el sistema de dominio colonial. Para el cumplimiento de este objetivo fue necesario el desarrollo de un puerto propio que permitiera, no tanto, disminuir los costos de envío y recepción a Buenos Aires y Arica, sino pertenecer al resto del mundo, es decir, ser parte del comercio transmarítimo. Esta idea de Bolívar estuvo fuertemente arraigada en el naciente gobierno boliviano (Cajías, 1975), y el Gran Mariscal de Ayacucho José Antonio Sucre quedó a cargo de su ejecución decretándose su implementación en 1825, el mismo año de la Independencia. Sucre comprendió rápidamente la urgencia de tener un puerto propio en el Pacífico (Kent, 2009) dado que Arica, pese a ser el paso más adecuado, había quedado fuera de la zona del Alto Perú, luego de la Independencia (González, 2004).

Se debe recalcar que la salida natural de Bolivia era Arica, puerto que se vinculó a Potosí durante La Colonia (González, 2004). Sin embargo, en 1784 por disposición Real el Puerto quedó dependiente de la Intendencia de Arequipa, por lo tanto, fuera de Charcas (González, 2004). Posteriormente, durante la Independencia las nuevas naciones tomaron las divisiones territoriales ya existentes a fines de la Colonia.

Asimismo, para la época, Potosí ya no era el centro de desarrollo metalúrgico más importante, sobre todo después de la guerra de independencia. Previo a la independencia estalló una crisis minera desde 1801 por falta de azogue, observándose una recuperación parcial hasta la abolición de la mita indígena en 1812. Luego, durante la ocupación sucesiva de Potosí por patriotas y realistas, se les quitó a los azogueros el acceso a créditos estatales, solo comenzando a recuperarse tras la independencia (Platt, 1996). Por lo tanto, la creciente necesidad de revitalizar la minería potosina, junto con de establecer una relación comercial con otras naciones, impulsa el puerto de Cobija en diciembre de 1825.

II.2.c. *La población y su nueva identidad republicana.*

“El estado boliviano tuvo un largo proceso de formación en base a la sociedad charquina” (Ovando, 1997: 228). La comunidad boliviana se desarrolló en torno al eje económico del Cerro Rico de Potosí. Comunidad que se habría conformado a partir de españoles diversos y sus descendientes junto con integrantes, por cierto minoritarios de otros países del “viejo continente” y del resto de Latinoamérica. A esto suman indígenas, mestizos y sus variantes. Sin embargo, es fundamental comprender que este etnos, como plantea Ovando (1997), se habría conformado a partir de los grupos hegemónicos, en este caso hombres blancos, desde un sustrato de nación y no sobre una base tribal.

Así, la clase charquina dominante fue de terratenientes, comerciantes, propietarios de minas y militares, principalmente. Las clases dominadas eran los indígenas, negros y mestizos. No obstante, la ecuación es más compleja. Según el Informe de J. B. Pentland de 1826, 800.000 mil habitantes correspondían a indígenas; 200.000 tenían ascendencia europea y 100.000 figuraban como cholos o mestizos. A lo anterior, se suma 7.000 pobladores de raza negra, en su mayoría esclavos. Sin embargo, el informe no considera los habitantes de las tierras bajas del Chaco ni los de la cuenca amazónica (Kent, 2009).

La sociedad nacional boliviana se estructuró sobre la base de un sustrato estamentario, donde la pertenecía étnica a grupos indígenas y los porcentajes de sangre europea fueron fundamentales para su definición. Con la llegada del nuevo orden Republicano la fragmentada sociedad colonial donde funcionarios y criollos –en menor medida– poseían

cierta cuota relevante de poder en la administración colonial se acomodó, convirtiéndose estos últimos en los nuevos reemplazantes.

A partir del desarrollo republicano los centros urbanos con predominio de criollos fueron los ejes del desarrollo socio político de Bolivia aunque siempre condicionado por el mestizaje. En tanto, los indios quedaron emplazados en áreas periféricas y en labores subalternas. “Las áreas rurales, con un predominio poblacional indígena y ocupadas en parte por un sistema hacendatario, conservaban sus instituciones tradicionales como el cacicazgo y la comunidad indígena” (Kent, 2009: 7). En este sentido, como plantea Brun:

los textos que tratan sobre los indígenas reflejan dos aspectos importantes en la representación de la sociedad boliviana del siglo XIX. Primero, al ser una descripción de una suerte de costumbre en la vida cotidiana (el trato consuetudinario que se le daba al indígena), expresa la mentalidad de la época acerca de los aborígenes. Por otro lado, estos textos están cargados de sentimentalismo, es decir, de romanticismo. Con ambos elementos, se tienen gérmenes de lo que a principios del siglo XX sería el indigenismo como una corriente de pensamiento costumbrista que denunciaba la “miserable vida de estos seres” pero desde una visión de mundo occidental liberal.

Los textos son ambiguos en sí mismos. Defienden al indígena, pero al mismo tiempo, quizá involuntariamente (o quizás conscientemente), también lo incriminan (2011: 154).

Para la costa el panorama demográfico era bastante desolador con respecto al resto de la República en las primeras décadas del siglo XIX. Sin embargo, es interesante comprender que durante el desarrollo del puerto de Cobija criollos, españoles, europeos y cholos, constituyeron la mayor parte de la población. En tanto los indígenas fueron un número marginal correspondiente a changos y, en el caso de los arrieros, atacameños, la mayoría no residentes en Cobija. Estos últimos, con un fuerte componente mestizo.

De este modo, en la zona atacameña se vislumbra que los empresarios, tanto bolivianos y chilenos como europeos, en general, se fueron adueñando de los recursos, constituyendo así en una reducida elite regional. Este proceso visible en la minería de zonas como Alto Loa y

Lipes y en la agricultura, durante la segunda mitad del siglo XVIII hasta el XIX, se consolida a fines del XIX. Esto último, gracias a las rutas de movilidad –como fue el caso del camino Cobija-Potosí– y de la actividad arriera-minera en San Pedro de Atacama, la que creció notablemente con el descubrimiento y explotación del mineral de Caracoles y el desarrollo de la explotación del salitre (Barros, 2008)

Imagen 2. La costa del norte de Chile entre Arica y Los Vilos (producción F. Maldonado, sobre base topográfica cortesía Laboratorio SIG CASEB, PUC).



Fuente: Berenguer, 2008: 12.

Capítulo II. El Puerto de Cobija en el contexto boliviano

II.1. La elección y desarrollo inicial de Cobija en el marco del surgimiento del Estado-Nación (1825-1830)

La creación de Cobija se vincula al nacimiento del Estado boliviano bajo los ideales de desarrollo de la actividad comercial (Ayllón, 2007) que comprendían una política económica minera extractiva con orientación externa (Mitre, 1981). En ese contexto económico fue necesario el impulso de un puerto propio que permitiera disminuir los costos de envío y recepción a Buenos Aires y Arica, ser parte del comercio transmarítimo y, así, fortalecer el intercambio comercial a escala mundial. En ese sentido, se comprende que un puerto no es sólo un símbolo de nacionalismo, sino también una necesidad política y económica (Lofstrom, 1974), sobre todo en el contexto de que: “el Alto Perú, en 1825, se hallaba postrado económicamente como resultado de los trescientos años de explotación colonial y los dieciséis de lucha revolucionaria” (Lofstrom, 2011: 65). Por ello, tempranamente surge un debate sobre la economía de principios de la República, muy bien explicitado por Platt (1986), quien señala la tendencia, desde la historiografía, de caracterizar el periodo que va entre 1825 y 1847 como una etapa de “preparación y gestación de las fuerzas que tomarían las riendas del gobierno en los últimos años del siglo” (1986: 104).

A fines de 1825 José Antonio Sucre desarrolló una serie de reformas políticas y económicas que buscaron la revitalización de la minería de la plata a través del establecimiento de un nuevo sistema administrativo. Este consistía en la introducción de capitales y tecnología extranjera con el objetivo de mejorar el transporte y la comunicación. Así, un puerto constituía la clave para el cumplimiento de estos objetivos (Lofstrom, 1974) considerando que “Bolivia nace poblada en su corazón, pero vacía en sus confines y sin vías de comunicación” (Murillo, 2001: 33). Sin embargo, como plantea Carmagnani (2004), uno de los problemas cruciales –tanto de los nuevos como antiguos centros productivos de América Latina posteriores a los procesos de independencia– fue que no aprovecharon todas las ventajas de la libertad de comercio ya que no se llevó a cabo una real modernización de las vías de comunicación internas, pese a la existencia de numerosos proyectos dirigidos a esto.

A lo anterior se agrega otra complejidad asociada al establecimiento de un puerto en territorio boliviano. Durante el Periodo Colonial la zona del altiplano del Alto Perú se conectaba al litoral a través de la vía que va desde La Paz hasta Arica (Lofstrom, 1974), así, los productos del Alto Perú, especialmente, la plata era trasladada desde Potosí a La Paz a lomo de mula. Luego de la creación del virreinato de La Plata, en 1776, el mineral exportado y los productos de comercio importados diversificaron su área de movilidad conectándose también con las provincias argentinas y, por consiguiente, con Buenos Aires (Lofstrom, 1974). No obstante, durante el periodo republicano, Arica quedó fuera de los límites de Bolivia, por lo que la ruta La Paz–Arica se vio obstaculizada. También fue una dificultad la existencia de patrones comerciales establecidos entre Arica y La Paz, ello hacía difícil que un puerto al Sur de Arica tuviera éxito. A modo de ejemplo, Lofstrom (1974) cita a un viajero británico que en 1827 planteaba la existencia de un fuerte prejuicio de los comerciantes nacionales sobre la creación de un puerto más al sur de Arica, lo cual refleja una reticencia a cambiar la rutina del tráfico marítimo habitual.

La elección del puerto fue encargada al Mariscal Burdett O’Conner⁶, militar y hombre de confianza de Sucre (Kent, 2009), quien debió levantar un mapa de la zona y ubicar en Atacama el lugar más apto para construir el puerto. El viaje realizado por O’Connor se inició por tierra cruzando desde Tarija hacia Salta, Toconao, San Pedro, Calama, Chacance y Colupo. Luego, continuó a bordo del “Chimborazo” –bergantín de la escuadra colombiana– hasta hallar en su exploración que Cobija era el más cómodo y con mayor profundidad para situar el puerto, aunque con poca agua⁷. Así, O’Connor presentó un reporte a Sucre a principios de 1826 en donde comparaba tres posible lugares para situar los puertos: 1) el sector de la desembocadura del río Loa, 2) Mejillones y 3) Cobija. El informe, finalmente, recomendaba el sector de Cobija, principalmente, porque poseía el mejor fondo para anclaje. Lofstrom (1974) señala que un viajero inglés que leyó en 1826 el reporte de O’Connor sobre Cobija, planteó que éste esclarecía las ventajas que el puerto ofrecía, sobre todo con respecto a su conectividad hacia el interior.

⁶ Burdett O’Connor, militar de origen irlandés, fue oficial de la Legión Irlandesa del ejército de Simón Bolívar que sirvió en Nueva Granada y Venezuela entre 1819 y 1821 (Murray, 2006).

⁷ En Cobija, únicamente, encontró a un cochabambino de apellido Maldonado quien manifestó que sus indios habían muerto de viruela (Cajías, 1975).

Considerando las recomendaciones de O'Connor, el 28 de diciembre de 1825 en Chuquisaca, Simón Bolívar, en su calidad de presidente de Bolivia, emitió un decreto que declaraba la intención de gobierno de situar el puerto en la Bahía de Cobija y cuyo nombre sería Puerto Lamar en honor al general ecuatoriano José de Lamar, uno de los tenientes de la batalla de Ayacucho (Lofstrom, 1974).

La habilitación del puerto fue lenta debido a la inexistencia de una infraestructura adecuada para el desarrollo del comercio. Solo recién en 1827 se dio inicio a la habilitación formal de Cobija, aunque siempre problemática debido a las condiciones desfavorables del desierto para un asentamiento de tipo urbano (Cajías, 1975). Atendiendo a estas condiciones desfavorables, la nación del Alto Perú, específicamente Sucre, dictó un decreto el 10 de septiembre de 1827 con una serie de medidas tanto para atraer gente que se asentara el puerto como para aumentar el uso portuario en la zona (Baldivia, 1951). Otra de las medidas tomadas por Sucre guarda relación con el fortalecimiento de la única parroquia emplazada en Atacama, ubicada en Chiu-Chiu, con el objetivo de estructurar una nación cristiana y patriótica⁸.

Dentro de las primeras medidas que dictamina el decreto se encuentran: la exención –por tres años– de cualquier tipo de contribución, como también la entrega por cada familia de un terreno de veinte varas de frente y cincuenta de fondo a todo aquel vecindado en el Puerto Lamar y sus alrededores, a los habitantes del puerto nacionales o extranjeros. A su vez, para cada familia indígena que se trasladara desde cualquiera de las otras repúblicas a vecindarse en Cobija, el decreto establecía que quienes se asentaran a diez leguas del

⁸ En 1825 Matías Terrazas, el gobernador eclesiástico de la arquidiócesis de La Plata, describía que la parroquia de Atacama era una de las peores del arzobispado. Previo a la guerra de la independencia, Terraza relataba que la parroquia producía ganancias de sólo 800 pesos, una suma que no compensaba la gran cantidad de trabajo invertido por el cura local. Durante la guerra, el cura fue transferido a otra parroquia indígena y Chiu-Chiu se quedó sin sacerdote y habría sido servida por la recién creada diócesis de Salta (Lofstrom, 1974). Posterior a ello, Terrazas concluyó que Chiu-Chiu merecía la completa atención del gobernador, debido a su emplazamiento estratégico. La parroquia necesitaba de un cura joven, activo e inteligente capaz de promover este asentamiento. Sin embargo, se requería al menos, una compensación adecuada. Esta solicitud no se hizo esperar y en diciembre de 1825 Sucre informó a Terrazas que el salario para el cura de Chiu-Chiu sería de mil pesos, sueldo que sería pagado por la administración del gobernador a través de los fondos del diezmo (Lofstrom, 1974). Ese mismo mes se realizó un concurso eclesiástico en Chuquisaca para ocupar la vacante en Atacama. Sucre eligió a Bernardo Campero, un chuquisaqueño de 31 años, como cura de Chiu-Chiu (Lofstrom, 1974).

contorno del puerto gozarían de exención tributaria –por tres años– y, por cuenta del Gobierno, se les entregaría dos burros, dos vacas o bueyes, diez carneros, herramienta de agricultura para dos personas y cuatro topos⁹ de tierra. No obstante, si se establecían en el puerto Lamar tendrían la mitad de beneficios ya descritos. Estos beneficios también fueron otorgados a extranjeros que se trasladaran a cualquier rincón de Atacama (Baldivia, 1951). En noviembre de 1825 el periódico el “Cóndor” publicó una lista sobre quiénes se les repartió terrenos en el puerto, entre los cuales se encontraban Lucas de la Cotera, Horacio Álvarez, Burdette O’Connor, Tomás Frías, M. Dorado. Bajo las condiciones anteriores, los primeros comerciantes acaudalados en arribar al puerto fueron Lucas de la Cotera y Bartolomé Fernández (Cajías, 1975).

Con respecto a las autoridades civiles, aunque estas se establecieron en la provincia de Atacama en noviembre de 1825 con la llegada del primer gobernador a Chiuchiu, el nombramiento del primer administrador del Puerto Lamar no fue realizado hasta los inicios de 1827. El primer gobernador de la provincia fue el capitán Domingo Casanova, nombrado en 1825 por el prefecto de Potosí. En febrero de 1826 el puesto fue cedido al Coronel Gaspar de Aramayo, debido a la renuncia de Casanova. Aramayo residió en San Pedro de Atacama visitando constantemente Cobija y Chiu Chiu. En octubre de 1826, el gobierno le ordenó que residiera la mayoría del tiempo en el puerto, con el objetivo de incentivar el desarrollo de éste; sin embargo, esta orden nunca se concreta. Por lo tanto, el primer comisionado nombrado por Sucre en llegar a Cobija fue el colombiano Horacio Álvarez, primer administrador de aduana de Lamar, a quien a mediados de abril de 1827 se le suministró herramientas y cerca de 4.300 pesos para su viaje a Cobija, encargándosele las misiones de construir una aduana, buscar aguadas y construir un muelle (Lofstrom, 1991; Cajías, 1975).

La principal responsabilidad de Álvarez fue llevar a cabo el orden y gobierno del asentamiento de Lamar, como también hacerse cargo del comercio a través de la reducción de derechos de aduana. Las reducciones de derechos de aduana fueron uno de los incentivos más importantes para el desarrollo inicial de Cobija e incentivar las

⁹ “Topo” podría venir de *tupu* que significa legua de camino a la medida del inga (Bertonio, 1984[1612]: 365). Especialmente considerando que la o y la u son intercambiables en las lenguas quechua y aymara (Comunicación personal Victoria Castro)

negociaciones con Perú sobre la obtención de Arica. El 5 de diciembre de 1825, Bolívar ordenó que las importaciones a través de Cobija debía pagar solo el 8% de impuestos sobre los valores de las cuotas ya que estaban exentos de alcabalas o impuestos internos. Ello, siempre bajo la condición del reconocimiento de la república boliviana como independiente (Cajías, 1975; Lofstrom, 1974). Dichos valores eran iguales para todos los países a excepción de la mercadería peruana, la cual pagaba una tarifa del 6% (Prado, 2005).

La actividad central del puerto, una vez habilitado en 1827, fue el comercio, debido a que se convirtió en la puerta de entrada y salida de las mercaderías y las materias primas desde y hacia toda Bolivia. Esta misión se vio incentivada, entre otros motivos, por el bloqueo francés en Buenos Aires entre 1826 y 1827 (Conti, 2007). En ese sentido, después de la independencia “los lazos de comercio con Buenos Aires declinaron rápidamente, mientras que los del Pacífico que nunca habían quedado totalmente rotos, recobraron su importancia” (Fifer, 1976: 31).

A principios de 1827 los impuestos pagados en Cobija fueron reducidos al 2%. Esta medida fue muy atractiva, considerando que las importaciones a través de Buenos Aires pagaba un total del 55% de impuestos al valor declarado, mientras que los valores de importación por Arica variaban desde el 45% al 92% (Lofstrom, 1974). Así, para 1827, la totalidad de la exportación de plata amonedada y en piña¹⁰ de Bolivia se efectuó por Cobija, siendo este tipo de exportación el segundo egreso más importante del Estado boliviano (Cajías, 1975). Pese a los incentivos vinculados a la disminución de impuestos –gracias a la

¹⁰ Se entiende por plata piña a la forma de hacer lingotes: “Suélese escusar parte del trabajo valiéndose del agua para rodar el molinete, i cuando se hace asi lo llaman lavadero. Lavado el metal, sacan la plata i azogue en una pella, pónenla en un anjeo (aspecto de lienzo toscó), tuercen, golpean hasta que despide el agua algo de azogue; luego lo meten en moldes i tornan a golpearla hasta que toma forma de piña; ésta ponen en un hornillo de barro que llaman desazogaderas, i a fuerza de fuego le van quitando de todo punto al azogue, cayendo atajo en un barreño de agua que llaman vilque: de allí sale la piña algo qranujada. asientan la plata con un martillo. con que queda acabada esta obra hasta hacerla barras i ensayada”. Descripción del Virrey Mendoza, Marqués de Montesclaros, del trabajo de la plata y el azogue en Potosí a inicios del siglo XVII según Dagnino, 1909: 82 citado en Rivera, 1995-1996:101.

petición de algunos comerciantes— en enero de 1828 el puerto fue declarado franco (Arce, 1997), aunque esto no se haría efectivo hasta inicio de la década del '30.

A lo anterior, se agrega otra medidas de incentivo: la orden de Sucre de construir una casa de Aduana subordinada a la de Potosí. La construcción de la casa de aduanas comenzó a fines de noviembre e inicios de diciembre de 1827, con José Horacio Álvarez como arquitecto y supervisor de construcción. El tamaño planificado para la construcción del edificio fue de seis varas cuadradas y el material fue traído desde Valparaíso por barco (Lofstrom, 1974), con un valor de 7.735 pesos. Dentro de los materiales solicitados destacan veinte mil ladrillos, ventanas, puertas, cal, entre otros elementos. Para fines de 1827, el Estado gastaba la suma de 450 pesos en la construcción de la aduana para cubrir los gastos asociados a los sueldos de 16 peones, un pedrero, dos albañiles y dos sobreestantes. En 1828 se anunciaba que en mayo se colocarían las vigas de 10 varas en la aduana; sin embargo, estas no llegarían hasta agosto de 1829 (Cajías, 1975). Pese a los esfuerzos la aduana no fue terminada en el periodo de Sucre.

Luego de la salida de José Antonio Sucre, en agosto de 1828, la habilitación del puerto siguió siendo un tema de gobierno. De hecho, Velasco, quien toma la presidencia de forma provisoria, planteó que Cobija requería la mayor protección. Los mayores impulsos al puerto fueron dados, posteriormente, con la llegada de Santa Cruz a la presidencia. De hecho, él viajó a Cobija para ver en directo las necesidades del puerto. Sin embargo, ni los mayores esfuerzos por convencer a los mercaderes que utilizaran el puerto lograron un éxito importante, sobre todo por su baja conectividad e inseguridad hacia el interior (Cajías, 1975).

La dependencia de Lamar a Potosí duró hasta 1829 gracias al decreto dictado por Santa Cruz en donde se estableció que el Puerto Lamar ofrecía ventajas al comercio marítimo. Por ello, en la provincia de Atacama se erigió un gobierno litoral independiente de Potosí, aunque, no se le reconoció como prefectura hasta el segundo gobierno de Velasco en 1839 (Cajías, 1975). Es durante 1829, posterior a la división de provincias que se nombra un nuevo gobernador del distrito: el Coronel Manuel Anaya, quien tuvo una compleja relación con los mercaderes extranjeros y sus vínculos con el contrabando. Fue Anaya quien planteó

solicitar un empréstito en Valparaíso de 120.000 pesos para fomentar el desarrollo del puerto, pensando que la cifra era muy alta como para hacer una efectiva negociación con los comerciantes de Bolivia. Su plan falló; no obstante, otros empréstitos y la llegada de dineros desde el gobierno, se hicieron efectivos. Para mediados de 1830, Anaya renuncia siendo reemplazado por Gabino Ibáñez, quien habría ejercido un control más efectivo del contrabando, aunque siempre quedando impunes los grandes mercaderes y pagando las penas arrieros, balseros y sirvientes (Cajías, 1975).

Según lo planteado por Atanasio Hernández en su observación de 1830, las obras del puerto, pertenecientes al gobierno durante el periodo de Anaya, se encontraban en muy mal estado. En ese sentido, el desarrollo infraestructural del puerto para fines de la década de 1830 no era muy alentador. No obstante, se debe considerar estas primeras faenas y su mantención como el fruto de grandes esfuerzos personales considerando las condiciones del lugar. Como señala A. Hernández:

Las habitaciones en que actualmente vive el Gobierno, se componen de tres viviendas ó cuartos grandes: fueron por los primeros funcionarios con destino de oficinas para el Estado: Se hallan incompletos porque necesitan techarse con formalidad; y debiendo servir para la Administracion de Aduana es preciso que se arreglen, y representan al menos habiendo ya elementos para hacer un local bueno, no deben permanecer estas piezas como unos galpones, pues tal parece hasta las mismas habitaciones del Gobierno- Uno de estos cuartos se halla sirviendo actualmente de oficina de Aduana por estar contiguo á los Almacenes, y a por la misma razon que esta casa es llamada para otro destino. Si se quiere que el Gobierno tenga tambien su habitacion inmediata á las oficinas puede continuarse el mismo frente construyendo un buen edificio que hallandose todo el frente del fondeadero y la Caleta hermoearia el Puerto y llamaria la atencion de todos lo que observaren el Puerto desde el mar. Pero nuestro Gobernador encontró estas viviendas en un estado análogo á los primeros ensayos e construccion de casas, y asi lo há dejado.

Hay construidos tres Almacenes grandes: ellos se han concluido de cualquiera modo para salir del paso. Las paredes son tan angostos que se vé la luz por todas partes, y es consiguiente que durarán poco. Están en paredes y para conservarlo algo mas demandan reboque. Los techos se llueven porque no tienen mas resguardo que las tablas.

[...] Todo esto se hallaría ya corriente desde mi venida; mas nuestro jefe que antes motivara el atraso de las obras á la falta de numerario, hoy se disculpa con la falta de brazos. Algunas viviendas mas para la habitaciones del reguardo, y Guarda Almacen deberan construirse si el trafico toma mayor incremento (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

Otro de los elementos claves para el desarrollo de Cobija fue la búsqueda de aguadas, es más, fue una preocupación constante de las autoridades durante toda la historia el puerto. Para mayo de 1830 se registra el uso de dos aguadas siendo una de las más importantes la de Las Palmas emplazada casi al centro del poblado en donde se construyeron dos depósitos de contención de agua. Los depósitos contaban con dimensiones aproximadas de dos a tres varas de diámetro, además de presentar filtraciones desde donde también se obtenía agua. Es más, Hernández en su observación señala que Cotera, Inchausti y otros habían realizado cerca de 14 o 16 excavaciones asociadas a las filtraciones desde donde se obtenía el agua pero que, con el tiempo, ellas habrían disminuido hasta desaparecer. A estas se suma la aguada del Algarrobo, situada a un poco más de media milla de la ciudad de Cobija, aunque de muy mala calidad (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

La llegada de Gabino Ibáñez, a mediados de 1830, trajo consigo una mayor gobernabilidad del puerto tanto por su personalidad como por trabajo que previamente había realizado Anaya. Una de las cuestiones que llama la atención es el detallado control que establece sobre la situación del puerto, siguiendo los pasos de Anaya y la inserción de intereses de explotación mineral en la zona. Este dato no es menor, ya que a nivel local se observa una temprana preocupación por estos recursos. Es más, el 23 de noviembre de 1830 una carta dirigida al Ministro de Hacienda de Bolivia, Gabino Ibáñez, da cuenta de una invitación

que él efectúa al Facultativo Miguel Fuentes, minero que, con un sueldo de cincuenta pesos mensuales, debía realizar cateos mineros alrededor de Cobija, siendo su objetivo “dar un fomento mas activo y eficaz al descubrimiento de las minas de cobre, plata, y oro, que se encuentran en la cadena de montañas que cruzan estas playas desde la punta de Gatico hasta la Bahía de Mejillones” (ANB MI, Tomo 21 N°17, 1830).

En los primeros cinco años del desarrollo de Lamar se realizaron importantes esfuerzos para incrementar la industria y el comercio en el puerto, destacando ejemplos como la ya mencionada visita del facultativo Miguel Fuentes, a lo que suman esfuerzos publicitarios por parte del gobierno central para promover la migración hacia la costa, es más “la propaganda optimista de la prensa oficial produjo desencantos en muchos de los inmigrantes del interior” (Cajías, 1974: 54). De hecho, en la observación de Gabino Ibáñez efectuada en 1831 señala que al momento de la apertura del puerto:

muchos individuos del interior se acercaron a este con 500 a 1000 pesos principales que escasamente pueden mantener pequeñas pulperías en el poblado; ellos se habían imaginado encontrar en Cobija los decantados jardines de las “Hespérides” que según los poetas de las antiguos producían manzanas de oro...viviéndose al interior dichos comerciantes hicieron la propaganda de que el Puerto no servía (citado en Cajías, 1974: 54).

Con lo anterior, vemos que el desarrollo inicial de Cobija estuvo sujeto a una serie de contradicciones vitales: por una parte, la necesidad de la existencia de un puerto para conectar Bolivia con el resto del mundo, por otra parte, las condiciones limitadas que ofrecía el medio para conectar el litoral con el resto de Bolivia. A esto se suma la urgente necesidad de poblar el puerto y la consecuente diversidad cultural que constituyó una nueva realidad local.

II.2. La Polémica de Arica

Al momento de la independencia de Bolivia en 1825, el proyecto portuario se encontraba fuertemente arraigado en el gobierno, quedando como encargado de su ejecución, el Gran Mariscal de Ayacucho, José Antonio Sucre. La ciudad más atractiva para su desarrollo era

Arica, el puerto natural de salida desde La Paz, comprendiendo que aunque Chuquisaca es por tradición la capital administrativa de Bolivia y Potosí la ciudad comercial, desde 1825 La Paz gracias a la diversificación de la economía y su prospero comercio superó a las otras ciudades tanto en tamaño como en importancia (Lofstrom, 1974).

Según plantea Cajías (1998) se puede dividir el estudio de Arica desde dos puntos de vista. El primero, trata de la necesidad de su constitución de puerto para Bolivia, el segundo, refiere a cómo el desarrollo de Arica perjudicó a Cobija. Ambas situaciones, aunque parezcan contradictorias, fueron hechos característicos de la época. Se entiende entonces que Cobija no podía subsistir sin Arica; sin embargo, si la gran mayoría del comercio efectuado por Arica se hubiese hecho por Cobija, por cierto, otra historia más exitosa habría ocurrido.

Aunque la creación de Cobija ya estaba decidida para 1826, el gobierno boliviano aún guardaba esperanzas de enfilear a Arica dentro de su territorio (Lofstrom, 1974). Entonces, es posible plantear, que su lento desarrollo inicial se debió, entre otros factores, a esta ilusión. A fines de enero de 1826 José Antonio Sucre sugirió a Simón Bolívar que se convirtiera en el defensor de la causa marítima de Bolivia en el Perú a través de la compra de Arica; no obstante, Bolívar no auspició este proyecto. Esto, por sus intenciones de conformar una confederación con Perú lo que no hacía necesario el desarrollo de un nuevo puerto sino, más bien, el fortalecimiento de Arica (Lofstrom, 1974).

“Sucre solicitó formalmente a Simón Bolívar, en mayo de 1826, la cesión de Arica a Bolivia. La delegación boliviana enviada a Arequipa para negociar la cesión del puerto rindió sus primeros frutos” (Peralta e Irurozqui, 2000: 118). En octubre de 1826 comenzaron las negociaciones entre el gobierno peruano y el boliviano con la llegada a Chuquisaca del Dr. Ignacio Ortiz de Zeballo, fiscal de la Corte Suprema de Perú. Días después Ortiz de Zeballos presentó una propuesta formal de unión entre las dos naciones y solicitó que se nombrara un representante del gobierno boliviano para efectuar las negociaciones, quedando el presidente de la Corte Suprema Dr. Manuel María Urcullu, a cargo. Ambos representantes, firmaron el 15 de noviembre dos tratados preliminares (Lofstrom, 1974). El primero de estos señalaba en su artículo inicial que:

La línea divisoria de las dos Repúblicas Peruana y Boliviana, tomándola desde la costa del mar Pacífico, será el morro de los Diablos, o cabo de Sama o La Quiaca situado a los diez y ocho grados de latitud, entre los puertos de Ilo y Arica hasta el pueblo de Sama, hasta la cordillera de Tacora: quedando a Bolivia el puerto de Arica, y los demás comprendidos desde el grado diez y ocho hasta el veintiuno y todo el territorio perteneciente a la provincia de Tacna y demás pueblos situados al sur de esta línea (Lagos, 2001: 67).

Asimismo, el tratado señalaba que: “el Perú ceda Arica y Tacna por la provincia de Apolobamba y el pueblo de Copacabana, debiendo reconocer Bolivia en compensativo cinco millones por la deuda del Perú” (Lagos, 2001: 68).

De tal modo, el tratado pretendía ceder parte importante de la costa sur peruana. En tanto, el segundo de los tratados preliminares acordaba la conformación de la confederación (Lofstrom, 1974). Ambas propuestas fueron debatidas en el congreso boliviano en Chuquisaca a fines de 1826: discusión que apuntaba a lo problemático de ceder específicamente Apolobamba. No obstante, prevalecía el argumento de la importancia de un acceso al mar directo, aprobándose el tratado. Posteriormente, ambos tratados fueron ratificados por el Congreso de Bolivia (Lofstrom, 1974).

La discusión en Perú tomó otra dirección rechazándose ambos tratados preliminares. La negativa a esta propuesta también emanaba de Santa Cruz, quien en ese momento presidía el Consejo de Estado peruano. Es más, planteó que los tratados celebrados entre el señor Zeballos y los Ministros de Bolivia eran ofensivos y abusivos considerando el valor real de Arica para Perú. Asimismo, la renuncia de Bolívar a la presidencia vitalicia y su regreso a Colombia hizo variar definitivamente la coyuntura política (Peralta e Irurozqui, 2000). El libertador dejó a cargo a Andrés de Santa Cruz:

quien poniéndose de acuerdo con los enemigos del Libertador, que se negaban a aceptar el vitalicismo de la presidencia, dio por abolida la constitución boliviana, consumando así, bajo apariencias legales, la revolución fomentada en el Perú por la ambición y el egoísmo de quienes se creían con suficientes títulos para jugar roles preponderantes en la política de su país (Arguedas, 1975: 47).

Naturalmente, el tratado de Confederación, que éste encabezaba como parte de su Federación Andina, fue rechazado (Lofstrom, 1974).

Con la resistencia del Perú a ratificar los tratados, más la propia dificultad financiera de Bolivia que implicaba el pago de los compromisos económicos dispuestos en el tratado, en abril de 1827 se daban por descartada los canjes territoriales y la federación (Lagos, 2001). Sin embargo, las negociaciones no terminarían ahí. Las gestiones continuaron sobre todo posterior a la disolución de la Confederación Perú Boliviana. En 1830 a partir de la reunión en Desaguadero entre los generales Gamarra y Santa Cruz, este último ya convertido en presidente de Bolivia, ofreció al mandatario peruano una alianza entre ambos Estados a cambio de concretar el canje de Arica por Apolobamba y Copacabana. Esta negociación fue delegada a los plenipotenciarios Manuel Ferreyros –por el Perú– y Casimiro Olañeta –por parte de Bolivia–. No obstante, las conversaciones no llegaron a buen término más que por la cesión de Arica por la insistencia de Santa Cruz de incluir a Colombia dentro de la Alianza (Peralta e Irurozqui 2000)

Posteriormente, el gobierno de Ballivian, hacia 1842, comenzó a negociar la posibilidad de obtener Pisagua o cualquier otro puerto en la costa peruana al sur de Camarones, “mediante una combinación diplomática, que consistía en que Bolivia tomara a cargo el pago de una deuda que el Perú reconocía a Chile, por los gastos hechos por éste en la guerra contra la confederación” (Ballivian, 1951: 80). La idea fue acogida favorablemente por el gobierno de Chile, e incluso en algunos políticos de Perú, aunque, presentaba férreos detractores representados por los señores Mendiburu y Carpio. Sin embargo, Chile ni siquiera había logrado que Perú reconociera el gasto efectuado por Chile, gasto que se supone le adeudaba tanto Bolivia como Perú en la guerra contra la Confederación (Ballivian, 1951).

Casimiro Olañeta, encargado de negocios de Bolivia en Chile, le planteó lo siguiente al ministro de Relaciones Exteriores de Chile:

la reigente y vital necesidad que tenían, especialmente sus departamentos del Norte, de un conducto de comunicación con el exterior, y los peligros a los que estaba espuesta la quietud general por aquella causa. Espúsele al mismo tiempo, que el puerto de Cobija era insuficiente é incapaz de algun progreso y que el pueblo

Boliviano necesitaba de un puerto en el Pacífico, para la adquisición de ideas y hábitos civilizadores; para fomentar su industria, y el comercio de sus ricos, y abundantes productos, y para aumentar y distribuir la propiedad, única base del sistema representativo, como lo es más ó menos, de todo orden público, cualquiera que sea la forma de Gobierno (AGH FB, Vol. 1, 1842).

Y continúa más adelante:

que el gabinete de Santiago negociara con el Perú la cesión a la República Boliviana de la provincia de Tarapacá que el Perú en indemnización quedase libre de toda deuda á Chile, y que Bolivia liquidada que sea dicha deuda reconocería en favor de Chile la suma total á que tiene derecho, estipulando los convenios que facilitarían el pago lo más pronto posible (AGH FB, Vol. 1, 1842).

A partir de lo anterior, Olañeta plantea los siguientes puntos para llevar a cabo un arreglo:

1ª El Gobierno de Bolivia pide a la amistad y nobles sentimientos del de Chile su interposición para iniciar y concluir un tratado definitivo de paz con el Perú y al mismo tiempo otro de límites y de comercio.

2ª El Gobierno de Chile negociara anticipadamente del de Perú la cesión de la Provincia de Tacna y su puerto de Arica á la Republica de Bolivia.

3ª La Republica de Bolivia en justa indemnización reconocerá a favor del Perú, la suma de diez millones de pesos con el interés anual del cuatro por ciento. En el mismo puerto de Arica en el caso del artículo 2º Bolivia entregara cincuenta mil pesos mensuales, y satisfara cada fin de año los intereses del capital remanente.

4ª La Republica de Bolivia podrá, todas las veces que quiera, entregar mas cantidad de los cincuenta mil pesos para amortizar la deuda.

5ª El Gobierno de Bolivia cederá al Perú cualesquiera territorio que para el mejor arreglo de límites le conveniera, entendiéndose de límites naturales que dejen en cuenta sea posible perfecta la demarcacion.

6ª Bolivia a favor de los departamentos del Sud Perú y para fomentar por este medio su industria, decretará la completa abolición de sus aduanas del Desaguadero y cualesquiera otra con respecto á los productos Peruanos, eceptuandose solamente los impuestos municipales que se pagaban desde tiempos inmemoriales.

7ª Si el Gobierno del Perú se negare la cesión de Arica, puerto que les es absolutamente inútil; el Gobierno de Chile negociará la cesión de la Provincia de Tarapacá á la Republica Boliviana desde el morro de Camaron hasta el rio Loa. Bolivia reconocerá en este caso cinco millones de pesos, pagando en las aduanas que establezca veinticinco mil pesos mensuales y los interese según se ha puesto en el caso de Arica.

8ª Para quitar todo motivo de queja y alejar para siempre aun los pequeños motivos que pudieran turbar la paz, Bolivia en cualquiera de los casos de cesión reconocerá a favor de la Republica de Chile, la suma total que por cualesquiera compromiso le daba el Perú liquidada la deuda ó al menos revisada por un agente Boliviano. En el caso de la cesión de Arica, Chile y Bolivia estipularan el modo y tiempo de pagarse la parte que Bolivia le reconociera, mas sí cede el Perú solamente Tarapacá Bolivia reconocerá toda la deuda de Perú a Chile aun cuando excediera de los cinco millones (AGH FB, Vol. 1, 1842).

Esta iniciativa, muy bien acogida, no sólo ante el gobierno de Chile, sino también ante la opinión pública expresada en los periódicos de ese país (Baldivia, 1951), no tuvo el mismo revuelo en Perú. Es más, las negociaciones sobre la cesión de Arica comenzadas por Ballivian, con el gobierno peruano del general Vivanco, iban muy avanzadas. Negociaciones a las que se sumaba un nuevo factor externo en donde “Chile comenzaba a desplegar su política de absorción dictando la ley del 31 de octubre de 1843, por la que declaraba de su exclusiva propiedad las guaneras de Atacama” (Arguedas, 1975: 83). Como señala Lagos: “sin embargo con el desenlace de la guerra civil peruana al ser derrotado el general Vivanco, echó por tierra todo el trabajo que con tanta meticulosidad había realizado la diplomacia boliviana por lograr hacer de Arica un puerto boliviano” (2001: 87).

II.3. El desarrollo de Bolivia y de Cobija en la década de 1830: El rol de Santa Cruz.

El desarrollo de Bolivia a partir de la década del 1830, estuvo fuertemente vinculado a la llegada del Mariscal Andrés de Santa Cruz a la presidencia, quien fue nombrado por el congreso boliviano a principios de 1829 (Cajías, 1975). Uno de los elementos claves de la administración de Santa Cruz, tomando las palabras de Arguedas fue “el don de la administración” (1975: 65) regulado por la buena administración de los ingresos a través de un plan económico que permitió regularizar los pagos públicos.

Una de las medidas más importantes del Mariscal para el desarrollo inmediato de la economía boliviana –y, más bien, polémico a largo plazo– fue el decreto del 10 de octubre de 1829 en donde ordenó “la reducción del contenido fino de las monedas bolivianas de plata de corte menor” (Prado, 1995: 143). De tal modo, el gobierno de Bolivia generó dos tipos de monedas: a) la fuerte, correspondiente a la moneda de mayor ley, utilizada fundamentalmente para el comercio exterior; b) la feble, correspondiente a la moneda de menor ley, cuyo objetivo principal fue aumentar el dinero circulante al interior de Bolivia con el fin de revitalizar el mercado interno (Prado, 2005). Esta estrategia, se sustentó en el monopolio del comercio de la plata por parte del Estado, monopolio que comenzó con Sucre y permitió que, por casi medio siglo, la plata producida en Bolivia se convirtiera en moneda (Díaz, 2011).

La moneda feble constituye un tema de larga discusión dentro de la historiografía boliviana. Se observa una corriente clásica, que evalúa las implicancias negativas de la amonedación feble en el sistema económico, en tanto otros autores –a partir de las últimas tres décadas– han resaltado en sus planteamientos los aspectos favorables de esta medida para la economía boliviana (Prado, 2005), ya que la moneda feble se habría filtrado “en diversos niveles de la economía local y regional estimulando la mercantilización de la producción interna, tanto en Bolivia, como en el Perú y Argentina” (Mitre, 1986: 32). Por lo tanto, la moneda feble habría estimulado inicialmente el mercado interno por las mismas condiciones de aislamiento de Bolivia ya que, según Arguedas (1975), las dificultades de transporte y conexión hacia los puertos incentivaron el desarrollo de una pequeña industria nacional, principalmente, de telas, calzados, cristales y pólvora.

Más allá de los efectos negativos o positivos, el sistema que en principio constituyó una medida específica, finalmente se extendió por casi cuarenta años, convirtiéndose –para bien o para mal–, en el régimen que permitió el financiamiento militar. Esto, considerando que en los tiempos conflictivos aumentaba la amonedación feble (Prado, 2005)¹¹.

Por otra parte, Santa Cruz, también se esforzó por acrecentar el prestigio internacional de Bolivia, buscando garantizar la independencia mediante reconocimientos expresos de las diversas naciones. Con este objetivo, intentó convocar un Congreso Panamericano en la Paz, sin un éxito significativo. El primer país en reconocer la independencia de Bolivia, recién en junio de 1831, fue Francia a través del capitán de navío Henry de Villeneuve, quien arribó en el bergantín “Nissus” hasta Cobija portando el mensaje del reconocimiento (Crespo, 1979). Junto al mensaje, se invitaba al gobierno a suscribir un tratado de amistad, comercio y navegación que claramente resultaba ser más ventajoso para Francia. No obstante, Santa Cruz, accedió gustoso, comenzando así las relaciones diplomáticas con aquel país (Crespo, 1979). Asimismo, el Mariscal promovió relaciones con otros países, aunque de forma menos exitosa.

Para el caso de Cobija, la llegada de Santa Cruz a la presidencia fue fundamental, ya que éste comprendió claramente que un puerto constituía una necesidad básica (Cajías, 1975). Una de las primeras medidas de Santa Cruz con respecto a Lamar fue el decreto del 2 julio de 1829 en donde declaró el puerto de Cobija franco, es decir, que todos los buques podían desembarcar y embarcar productos sin pagar ningún derecho más que el almacenaje. La mercadería vendida en el puerto debía pagar la totalidad de los derechos de alcabala en la aduana, en cambio, la que era llevada al interior pagaban la mitad de los derechos en Cobija y la otra mitad en la aduana de destino (Cajías, 1975). El objetivo de la medida fue el incentivo al uso del puerto, ofreciendo ventajas económicas por sobre las ventajas espaciales que, naturalmente, poseía Arica.

Para el cumplimiento de esta medida, Santa Cruz, autorizó “al gobernador del puerto para flotar un empréstito de cien mil pesos, con destino a la ampliación de los almacenes de depósito. Respalda esta operación otorgando a los prestamistas el privilegio de exportar el

¹¹ Consultar en los trabajos Mitre, 1986; Platt, 1986; Langer y Conti, 1991.

cobre de Atacama, libre de derechos por espacio de dos años” (Crespo, 1979: 105). Estas primeras decisiones políticas permitieron que la mayor parte de las internaciones hacia Bolivia se realizaran vía Cobija (Cajías, 1975). Así, como señala el viajero William Rushenberger, médico de la Armada de Estados Unidos quien en 1828 visitó Cobija, cerca de medio millón de dólares de importación extranjeras con destino al interior habían pasado por Cobija dentro de un año (Fifer, 1976)

Asimismo, Santa Cruz tomó otras decisiones en torno a dar un mayor desarrollo a la industria extractiva: redujo o abolió algunos impuestos como el "de diezmo" que fue disminuido a un 8 $\frac{1}{2}$ %, correspondiente al único derecho que, en lo sucesivo, debía cobrarse sobre las pastas de plata en las cajas de fundición: “por lo que respecta al oro, el impuesto del 3% quedó suprimido en 1830. El resultado de tales reajustes impositivos fué, naturalmente, la elevación del precio que por ambos metales pagaban las oficinas de rescate a que hemos hecho referencia anteriormente” (Ballivian, 1947: 540)¹².

El 30 de diciembre de 1832, el Mariscal Santa Cruz realizó una visita a Lamar con el objetivo de ver en directo las condiciones reales del puerto. En su visita planteó la necesidad de construir un camino carretero que uniera Cobija con Potosí, como también la perforación de pozos y búsqueda de aguadas, la distribución gratuita de terrenos a quien decidiera poblar las zonas aledañas al puerto y el premio del 2% de bonificación sobre las exportaciones de lana, cacao, cascarilla¹³, café y estaño a quienes las efectuaran vía Cobija (Crespo, 1979). A lo anterior se suma, la construcción de una fortaleza, sobre el morro saliente hacia el mar, la que debía tener veinticuatro cañones de grueso calibre, y los

¹²La plata pagaba un impuesto denominado diezmo –distinto al diezmo eclesiástico– que correspondía al gravamen estatal por las pastas de plata. Éste era recogido por los Bancos de Rescate y su valor fue inicialmente de 10%, pero, posteriormente, fue rebajado al 8 1.5% y luego al 5%. Es importante señalar que el gobierno mantiene el monopolio de la venta de la plata en los Bancos de Rescate. El objetivo de estos bancos, además de reportar grandes ganancias, era fomentar la minería (Cajías, 1975).

¹³ La cascarilla también llamada quina o cinchona es la corteza de un árbol llamado Quina, especie que se da en zonas tropicales. Como señala Ramírez: “Los bosques tropicales contienen numerosas especies entremezcladas, y estructuralmente se dividen en 5 capas o estratos principales. Los árboles de quina se encuentran en el tercer estrato o subdosel donde por la poca corriente se mantiene una constante humedad, con árboles de 10 a 20 metro de altura de copa cónica que les sirve para absorber los remanentes de la luz solar que dejan los árboles más altos” (2009: 17). La Cascarilla se utilizó dadas sus virtudes curativas para enfermedades como el paludismo (Zárate, 2001).

cuarteles necesarios para 300 hombres; para ello se destinó cerca de 2.000 pesos, además de una batería de cañones en el Morro Blanco (Cajías, 1975).

En 1832 se declara el puerto de Lamar completamente franco, dejándose de cobrar el almacenaje. En tal sentido, el decreto del 1º de enero de 1833 estableció la suspensión de la aduana de Cobija, junto con la instalación de una comisaría que permitiera dar aviso al administrador de la aduana del destino de los cargamentos. Como señala Cajías: “para el fomento del Puerto, se había adoptado una política liberal por la cual el Estado renunciaba a toda intervención fiscal en relación a los buques que llegaban al Puerto y al comercio que se realizaba dentro de él” (1975: 239).

Esto implicó la generación de un nuevo aparato de control que permitiera el desenvolvimiento de estos nuevos mandatos. Lo anterior se refleja, por ejemplo, a través del establecimiento de un nuevo reglamento de descargos, en donde se señalaba detalladamente el proceso de almacenaje para la posterior internación de productos. Este proceso consistió en que toda descarga debía dejarse en almacenes particulares. Cuando el dueño del cargamento quería internar productos debía presentar una guía duplicada al comisario en donde se establecía la cantidad y calidad de los efectos (Cajías, 1975). Posteriormente, pasaba a la casa del interesado el administrador de Aduana, ahora denominado Comisarios de Guías, donde junto a dos comerciantes verificaban el reconocimiento de los productos mediante una guía que debía ser firmada por los tres. Luego, esta guía era llevada a la contaduría para concluir tres procesos: a) liquidar el importe, b) copiar la liquidación en el libro correspondiente, c) entregar la guía duplicada a las administraciones adonde iban destinadas los cargamentos. Este burocrático sistema implicó, además, un mayor control de la ruta de Cobija hacia el interior, ya que pese a suspenderse la aduana se instaló una garita en la entrada de Cobija denominada Peña Pobre en donde habían funcionarios de guarda preocupados de controlar que los efectos que salieran pasaran por el proceso anterior (Cajías, 1975).

Sin embargo, para 1834 se observa un importante déficit fiscal en Cobija debido a la baja en la percepción de alcabalas, siendo incluso difícil para la administración del puerto el pago de los salarios a los funcionarios. En ese sentido, la declaración del puerto de Cobija

franco no incentivó mayormente su uso, en primer lugar, ya que eran los consumidores quienes asumían en los costos de los productos los impuestos y, en segundo lugar, porque la coyuntura política entre Bolivia y Perú, hacía presumir un pronto rompimiento entre ambos países. Por ello, mientras no se tuviese claridad del resultado de esta contienda, el comercio se encontraba paralizado (Cajías, 1975).

Junto con lo anterior, en diciembre de 1832, Santa Cruz dictó un decreto en donde señala la importancia del descubrimiento de fuentes de agua para Cobija, autorizándose que el gobernador del litoral comprara dos taladros artesianos, además de la autorización del perfeccionamiento de las aguadas ya existentes a través de depósitos y estanques. Durante 1833 se realizaron importantes trabajos con el objetivo de mejorar la disponibilidad de agua en el Litoral, invirtiéndose la cantidad de 4.079 pesos para el arreglo de la aguada del Algarrobal, además del mejoramiento de la aguada de Las Cañas con una inversión de 3.000 pesos. Esta última la principal aguada del periodo. Durante este mismo año, se realizaron una serie de nuevas construcciones y reparaciones de obras existentes, las que se deterioraban rápidamente por efectos de la sal. Destaca la construcción del muelle de Cobija –con dimensiones de 70 varas de largo y 15 de ancho, cuyo costo fue de 18.525 pesos– y la refacción de la Casa de Gobierno. Además, con la declaración de la franquicia del puerto los almacenes del Gobierno fueron reutilizados: uno fue utilizado para el parque –en donde se guardaron los materiales del Estado– y el resto fue arrendado (Cajías, 1975).

Otro de los aportes del Gobierno de Santa Cruz fue la educación, no sólo en el litoral sino que en toda Bolivia. Si bien esta preocupación se rastrea previamente en los gobiernos de Bolívar y Sucre, el gobernador del litoral se quejó ante el gobierno a mediados de 1832 por la falta de escuela, a lo que se le respondió que no había fondos y que debía esperar la visita de Santa Cruz programada a Cobija. Es durante la visita del Mariscal al puerto que el ministro General envió varias notas con la intención de solucionar esta falencia. Así, en abril de 1833 se inauguraron tres escuelas en la provincia del litoral, primeramente en Cobija y posteriormente en San Pedro y Chiuchiu. Por la limitación de presupuesto se dejó las escuelas a cargo a los párrocos con la promesa de enviar profesores cuando las condiciones mejoraran (Cajías, 1975).

Fueron tan importantes los esfuerzos de Santa Cruz por darle vida a Cobija que las dos terceras partes de la mercadería que ingresaron por Bolivia, durante los primeros años de la década de 1830, fueron a través de Cobija. Asimismo, en unos años la población del puerto se elevó de 100 a 1.200 habitantes. A partir de estos éxitos notables el Congreso de Bolivia condecoró hacia 1833 a Santa Cruz por su labor en relación a Lamar (Crespo, 1979). Sin embargo, este éxito no sólo se vinculó a las medidas específicas previamente nombradas, sino también a la relación que Cobija estableció con regiones aledañas. Posterior a la guerra de independencia, el Noroeste argentino junto con el sur de Perú y el norte de Chile, se readecuaron a un espacio cultural tradicional andino, sustentado en relaciones económicas y de parentesco (Larger y Conti, 1991).

La coyuntura política, especialmente el bloqueo del puerto de Buenos Aires en 1826 y el triunfo federal que inauguró el periodo bajo el mando de Juan Manuel Rosas en Argentina, tuvo como resultado un proceso migratorio desde el noroeste argentino a distintos lugares, siendo Cobija uno de estos centros. Desde esta situación, Viviana Conti (2003a) identifica dos momentos importantes de la migración de las elites salto-jujeñas. En primer lugar, el periodo posterior al triunfo de las fuerzas federales de Facundo Quiroga en 1831, ya que la elite comercial de las Provincias de Salta y Jujuy “debieron pagar fuertes indemnizaciones que fueron solventadas por la población en forma de empréstitos forzosos; a lo que se sumó la hostilidad de los nuevos gobiernos provinciales de signo federal y la constante amenaza de invasión de las tropas de Quiroga en el Norte” (2003a: 61). En tanto, “La segunda migración fue a consecuencia de la derrota de la Coalición del Norte (1841) que, liderada por los generales Juan Galo Lavalle y Gregorio Aráoz de Lamadrid, nucleó a las provincias de Jujuy, Salta, Tucumán, Catamarca y La Rioja contra Rosas” (2003a: 61). Por lo tanto, entre 1830 y 1880, el norte Argentino mantuvo una intensa relación con el espacio mercantil andino. Este circuito económico estuvo caracterizado por el predominio de los puertos ubicados en el océano Pacífico sobre el de Buenos Aires, siendo Cobija uno de estos. Así, como señala Quintian (2012: 22):

A fines de la década de 1830, los salteños José Uriburu, Marcos Zorrilla, Vicente Anzoátegui y Manuel Solá, entre otros, eran los intermediarios entre Valparaíso y

Potosí. Este movimiento mercantil fue reforzado por los triunfos federales de 1831 y 1841 que obligaron a buena parte de la elite salteña a exiliarse en Bolivia, Chile y Perú por su apoyo a los unitarios. El sistema impositivo implementado por Rosas reforzó estas tendencias pues el mantenimiento de las aduanas interiores consolidó la integración rosista: “El comercio ultramarino de esta provincia, desde el año 1838, se hace en su mayor parte por la vía de Valparaíso.

A medida que avanza la década de 1830 se observa un fortalecimiento de la redes de intercambio mercantil tanto en el ámbito terrestre como marino, junto con un mayor control estatal con respecto al contrabando en el territorio altooperuano. El coronel de Lamar le planteó a Atanasio Hernández, gobernador de la provincia, en octubre de 1830 la necesidad prioritaria de instalar en Calama un comisario de Guías para cautelar el contrabando y para organizar la remisión de los cargamentos dirigidos al interior, instalación para la que se solicitó la dotación de 500 pesos anuales. Esta proposición se hizo con el objetivo de complementar otras medidas previas que consistieron en que todas las cargas salidas de Cobija debían poseer sus respectivas guías, las que eran enviadas por correos al destino de ésta con la finalidad de evitar el contrabando efectuado a través de las caletas aledañas a Cobija. Además, se entregaba a cada arriero un pase con el sello de la aduana de Cobija y la información de la guía que le correspondía para que así pudieran transitar libremente (ANB MH, Tomo 207, N°19, 1830).

Durante los primeros cinco años de la década de 1830 comenzó a consolidarse un poder paralelo al estatal manejado por los empresarios (Cajías, 1975). Dentro de las herramientas que permitió el ejercicio de éste, tanto en el ámbito local como internacional, fue el Tribunal de Comercio, iniciándose así una protoparadiplomacia.

En 1833 se realizaron una serie de solicitudes para el avance infraestructural de Lamar, entre los que se cuenta la petición al gobierno de la construcción de un hospital y la solicitud de más fondos para terminar las reparaciones de la iglesia de Cobija (ANB MI, Tomo 70, N° 36, 1833). Es más, el 22 de mayo del mismo año se le entregó por parte del gobernador de Cobija, Manuel Dorado, al Ministro del interior de Bolivia, la cuenta con todos sus comprobantes de 500 pesos que el gobierno destinó para la obra de la nueva

iglesia, los que fueron invertidos en la formación de los cimientos y de una pared elevada por un costado, en la construcción de 4500 adobes y en una cantidad de piedra que quedó reunida. Sin embargo, los fondos no fueron suficientes por lo que en dicha carta solicitaba nuevos fondos para hacer efectivas las obras (ANB MI, Tomo 70, N° 36, 1833)

Asimismo, durante este periodo Santa Cruz en su mensaje a la Cámara en 1834 señaló lo siguiente:

La provincia Litoral y el Puerto de Cobija ha hecho progresos rápidos en todo sentido a consecuencia del Decreto de Franquicias que dio el Gobierno por vuestra autorización. Su población y establecimiento crecen extraordinariamente, por el impulso ya dado, como podemos esperar que antes de 10 años será aquella provincia de las más ricas de la República (citado en Cajías, 1975: 179)

Sin embargo, este desarrollo se vio interrumpido debido a las contingencias políticas entre Bolivia y Perú, comprendiendo que como señala Brun: “Durante el régimen de Santa Cruz, el Estado-nación de Bolivia se iba consolidando en lo administrativo y en lo territorial teniendo como contrario al Perú.” (2011: 101). Así, continúa más adelante: “La Independencia había creado países libres, pero al mismo tiempo conflictuados por sus nacientes soberanías nacionales territoriales. Ambas naciones se acusaban mutuamente de “invadir” sus fronteras, siendo el Desaguadero y Copacabana los principales focos de fricción” (2011: 101).

Estos conflictos, tuvieron varios episodios que marcaron el devenir del Puerto. Para 1830 Perú se encontraba gobernado por Gamarra, quien se dio cuenta de la amenaza que significaba para el comercio peruano la existencia de Cobija. Desde el gobierno boliviano se tenía plena conciencia de que el bloqueo de Cobija –el único puerto nacional–, sería una de las medidas de presión por parte de Perú. En mayo de 1831, el puerto, sin una gran defensa, fue bloqueado durante casi todo el mes por el bergantín peruano “Congreso”. Durante este periodo fue elegido como diputado de la Provincia a la Asamblea Nacional, Gabino Ibáñez, quien, pese a negarse a dejar el puerto en esas condiciones, se le solicitó su viaje ya que también había sido elegido diputado por Tarija. Así, quedó de interino Gaspar Aramayo como la máxima autoridad del distrito litoral (Cajías, 1975).

Posteriormente, el 10 de julio de 1831 llegó al puerto la corbeta peruana “Libertad” que, para sorpresa de todos, izó la bandera boliviana, solicitando su tripulación nacionalidad boliviana. El 19 de julio atracó nuevamente el bergantín “Congreso” con el fin de perseguir a la corbeta rebelde. Luego de 20 días de bloqueo por parte del “Congreso” su tripulación siguió los pasos de la “Libertad” y así el puerto dispuso de una defensa importante que permitió cambiar el rumbo del conflicto (Cajías, 1975). De hecho, el mismo comandante del bergantín “Congreso” se convertiría posteriormente en capitán del puerto. A fines de agosto, comenzaron las conversaciones de paz con Perú siendo devueltas ambas naves (Cajías, 1975).

A nivel nacional, el 15 de diciembre de 1831 comienzan las fallidas negociaciones – duraron tres días– entre el mariscal Santa Cruz y el General Gamarra en Desaguadero. En éstas, Perú llegó con varias exigencias según Brun (2011), en primer lugar, la firma entre Bolivia y Perú de un pacto defensivo-ofensivo, cuestión a la que Bolivia se negó, argumentando que se consideraba un país en paz con los demás y por ello sólo podían aceptar una alianza defensiva; contrapropuesta que Perú no acepta. En segundo lugar, Perú solicitó el arreglo de un tratado de comercio que reducía al 4% el intercambio comercial entre países; cuestión que Bolivia rechazó, contraponiendo la cifra de un 12% para ambos países, propuesta finalmente objetada por Perú. En tercer lugar, que se celebrase otro tratado de límites, cediendo Bolivia el territorio de Copacabana, como también re-correr la frontera a la otra banda del Desaguadero, cuestión que Bolivia no aceptó. En tanto Bolivia, propuso a Perú que Arica pasara a su territorio nacional, propuesta que tampoco tuvo una recepción positiva. Además, Perú exigió a Bolivia que le pagase por los gastos asociados a la guerra de independencia alto peruana. Bolivia respondió que Perú fue libertado por fuerzas de Chile y Buenos Aires y que, además, si se le solicitaba indemnización a ellos, ellos mismo podían reclamar por gastos bolivianos efectuados para la independencia peruana (Brun, 2011).

Todas las exigencias rechazadas tanto por Bolivia como Perú conllevaron a la ruptura de las relaciones entre ambos países, trayendo como consecuencia la disposición de nuevos aranceles por parte de Perú para las exportaciones desde Bolivia al sur del Perú, encareciendo el tráfico. De este modo, se perdió el acceso inmediato a Arica, salida natural

del comercio charquino, y así, “regiones que por siglos habían mantenido relaciones comerciales (La Paz con el sur del Perú: Puno y Arequipa) de pronto se vieron con una frontera de por medio” (Brun, 2011: 104). En consecuencia, la salida al mar por Cobija se convirtió en la única opción, oportunidad que Santa Cruz tomó.

Durante los años iniciales del gobierno de Santa Cruz se consolida la estabilidad de Bolivia. En ese sentido, como señala Navarro:

Bolivia es un lunar en medio de este caos y la república está gobernada por uno de sus claros estadistas, el Mariscal de Zepita, don Andrés Santa Cruz. Su gobierno dura cerca de una década (1829-1838). Y es estable y rígido. No hay revolucionarios ni levantamientos armados. Existe una administración rigurosa dentro de lo posible; se pagan los sueldos de los empleados del día y se le exige el cumplimiento de sus deberes (1968: 54).

Esto se refleja también que Cobija, poco a poco, comenzó a consolidarse como puerto alternativo, aunque constantemente amenazado de invasiones extranjeras. De hecho, en la observación del comisionado Atanasio Hernández, efectuada en mayo de 1830 al Gobierno de Bolivia, responde a la pregunta de si es posible resguardar el puerto de un ataque exterior. La respuesta da cuenta no sólo de las condiciones mismas de desprotección del puerto sino, en especial, del peligro del Perú como posible invasor:

La posición en Cobija considerado como puerto defensivo, tiene gravísimos inconvenientes, cuyo remedio no se divisa en una época muy lejana, en que los prodigios en la industria venzan á la naturaleza misma.

Se halla situado á una inmensa distancia en todo centro de Poblacion, y ni la de Cobija, ni punto alguno intermedio presenta localidades, recursos, ni viveres para acercar medios de defensa- Por fortuna el Puerto no puede con probabilidad tener un ataque serio, sino en el caso que Bolivia se envolviese en una guerra con el Perú, pues cualquiera tentativa aislada de parte de la Republica Argentina seria de costo ó ningun resultado, si se calcula el espacio que tendrían que correr los invasores antes de llegar al objeto de sus planes, por los inconvenientes sin numero que presenta la travesía (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

Pese a la desprotección del puerto, el crecimiento de Cobija fue exponencial. En 1833 se generan los primeros depósitos en Lamar, los que fueron otorgados a privados como José M^a Artola y J. M^a Ibáñez (ver imagen 3 y 4). En noviembre del mismo año, Santa Cruz, hizo en la escuela de primeras letras del Puerto –bajo la dirección del párroco– una demostración de la educación de los alumnos. El párroco de apellido Ochoa¹⁴ en su demostración pública da cuenta de las planas que habían escrito sus estudiantes, quienes además contestaron las preguntas de los rudimentos de la ortología. En relación a lo anterior el gobernador Dorado señaló lo siguiente:

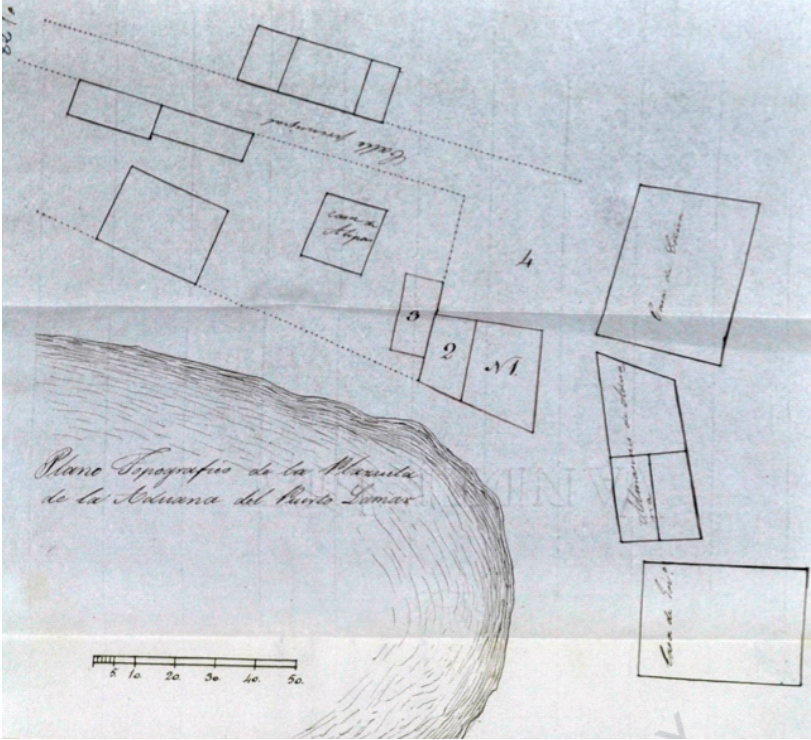
Después de la misa que se celebró el 30 del mes pasado (octubre) para el cumpleaños de SE, pasé a la escuela de primeras letras acompañado del juez de primera instancia, consulado y toda la demás comitiva que concurrió a tan augusta ceremonia con el fin de hacer votos al Todopoderoso por la conservación del Restaurador de la Patria...El cura de este pueblo, director de ella nos presentó a los alumnos a su cargo, quienes fueron examinados públicamente en la lectura y en los primeros rudimentos del arte de escribir bien. Manifestaron que habían aprovechado bastante pues no sólo leían con regularidad y conocían muy bien los signos de la ortografía, sino también repitieron una porción de reglas que tenían aprendidas de memoria relativas a ellas (citado en Cajías, 1975: 140).

En 1835 comenzó la campaña de Santa Cruz en contra de Gamarra y Salaberry ambos generales peruanos. La inseguridad que generaba esta tensión y la posibilidad de la invasión por parte del General Felipe Salaberry a Cobija, mermó rápidamente el crecimiento económico de Lamar. Los empleados bolivianos solicitaban constantemente refuerzos para la defensa del puerto junto con el traslado de los archivos del gobierno a Calama (Cajías, 1975). En tanto, los empresarios temerosos de perder sus inversiones “las internaban rápidamente o las reembarcaban a Valparaíso” (Cajías, 1975: 114). De este modo, se introdujo “un factor de inestabilidad que al hacerse continuo contribuyó a desalentar el

¹⁴ Ochoa también cumplió un rol político, siendo elegido diputado por el Litoral de la Asamblea Nacional en 1831 (Cajías, 1975: 126).

comercio por esta zona, lo que tampoco significó que entre 1827 y 1835 el progreso de Cobija como salida portuario no fuera notable” (Peralta e Irurozqui, 2000: 119).

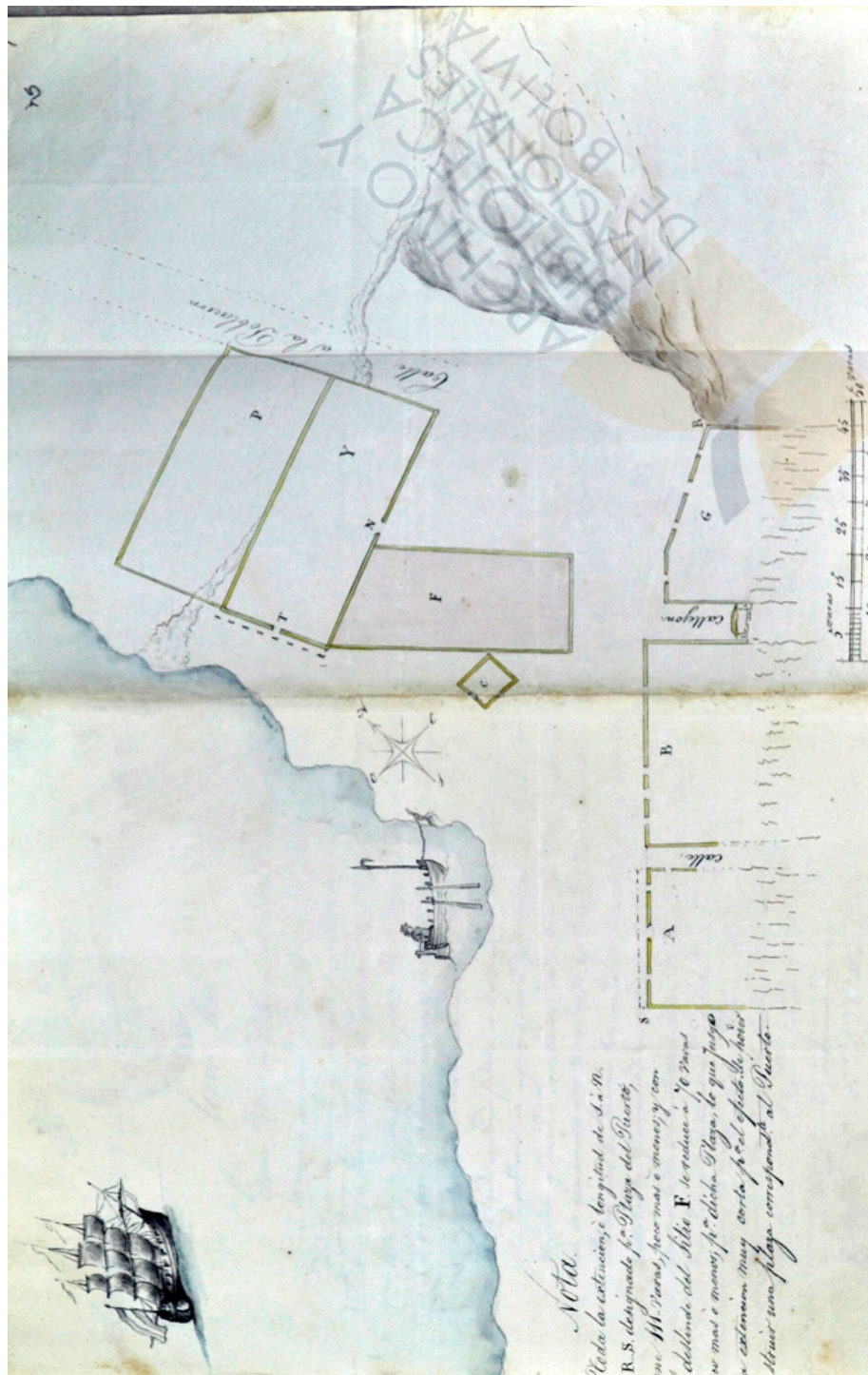
Imagen 3. Plano topográfico de la Plazuela de la Aduana del Puerto Lamar



N.º 1 casa del comunero D. José María Arista.
N.º 2 casa del carpintero Juan Bernabé Farina.
N.º 3 almacén de D. José María Huanz.
N.º 4 Plazuela
Lamar 14 de Sept. de 1833
Joaquín Espinosa
Francisco Huanz
Fernando Páez
Joaquín Espinosa

Fuente: ANB MI, Tomo 45, N.º27, 1833

Imagen 4. Boceto almacenes Puerto Lamar



Fuente: ANB MI, Tomo 45, N°27, 1833.

El 4 de septiembre salió desde el Callao la corbeta “Libertad” y la goleta “Limeña” –con un total de 250 hombres bajo el mando del coronel José Quiroga– con la intención de invadir Cobija. Dos semanas más tarde, el día 24 de septiembre, Quiroga atracó en Mejillones, al sur de Cobija. Quiroga dominó rápidamente Lamar, capturando 95 prisioneros, además de armamento y una bandera (Crespo, 1979). En Cobija la sorpresa habría generado una confusión algunos escaparon hacia los cerros, otros se dirigieron a la mansión de Pedro Hubert –quien enarboló su pabellón para buscar protección y asilo tanto de sus intereses como personas– y otros al bergantín goleta Paquete de Valparaíso (Cajías, 1975). Intervinieron en la defensa del puerto 52 hombres de la Compañía de Infantería; 29 de la Compañía de Artillería; 19 de la Compañía Nacional de Caballería; 29 artilleros, acantonada en Calama; 15 cívicos del puerto; la capitanía del puerto y un piquete de 25 cargadores (Cajías, 1975). Las fuerzas bolivianas fueron derrotadas por las tropas de Salaberry que, con un mayor número y una buena planificación, dejaron al puerto desbastado, y aunque las bajas no fueron muchas, sí cae Aramayo. Con ello, el optimismo del puerto se vio totalmente minado.

El resultado de esta afrenta fue catastrófico. Todo el esfuerzo realizado para el desarrollo del puerto –reflejado en obras arquitectónicas– había sido simplemente destruido. Producto de la muerte de Aramayo, se elige de interino a Manuel Buitrago, quien trajo algunos atisbos de organización local. Sin embargo, el caos ya estaba desatado: el 9 de noviembre el bergantín “Congreso” vuelve a Cobija pero ya nadie opone resistencia. Tanto Buitrago como Pío Ulloa, comisarios de guías del puerto, huyen al interior (Cajías, F 1975). Para de ese año, recién retorna la tranquilidad, pero el puerto ya no será lo mismo.

Esteban Fernández en 1836 da cuenta al gobierno de la siguiente situación posterior a los sucesos de 1835:

Los acontecimientos de la guerra que han tenido lugar en este Puerto, por los meses de Septiembre y Noviembre del año anterior, no solo ha influido contra el progreso de su comercio sino también han agotado una de sus fuentes de prosperidad: los

minerales ricos y boyantes de cobre que abundan en toda la estencion de la costa Litoral de Bolivia, habian atraido una poblaci3n que crecia en una progresi3n prodijosa- El Puerto Lamar parecia que era llamado a formar uno de los mas opulentos Departamentos de la Republica; pero estas esperanzas han desaparecido desde que ha cesado todo trabajo de minas- Resultando las verdaderas causas que han hecho desaparecer esta industria bien hechora, el que suscribe las ha encontrado en los acontecimientos que tienen indicados, y principalmente en la mala direcci3n que han dado los empresarios a sus establecimientos mineralojicos cuyos malos resultados han puesto en el exterior, y aun en el interior, en descredito de la bondad de los minerales de cobre de esta provincia.

Seria necesario un trabajo inmenso, y hasta fastidioso proponerse á realizar todos los vicios de que ha adolecido el sistema de trabajo de minas adoptado en Cobija; por esta razon el que suscribe se limitará unicamente á informar al Directorio por el organo de VH de que el trabajo mineralojico en este Puerto, bien dirigido es mas lucrativo, y mas seguro en sus resultados que el de las Minas de plata en cualquier otro punto de la Republica. Para probar este aserto basta saber que en una Cadena de Cerros que se prolonga de Sur a Norte en una estencion de 80 leguas de que se compone toda la estencion del Litoral de Bolivia se encuentran vetas abundantes de metales de cobre cuya ley ínfima aciende a 25%, segun constantes y repetidos ensayos (ANB MH, Tomo 54, N°20, 1836).

Lo interesante de esta nota, además de dar cuenta de las condiciones en las que Lamar se encontraba luego de la invasi3n, es que expone el estado del puerto con respecto a la minería, donde se plantea a la minería del cobre como el futuro del desarrollo, siendo que, posterior a la invasi3n, fue casi completamente discontinuada.

Pese a lo nefasto de la invasi3n del puerto, este evento dio la fuerza necesaria para la arremetida de Santa Cruz. Santa Cruz y Luis José de Orbegoso vencieron a Salaberry y Gamarra el 13 de agosto de 1835 en Yanacocha y, posteriormente, el 7 de febrero de 1836, vuelven a vencer en Socabaya, aunque con un traspie previo en Uchumayo. Es en la batalla

de Socabaya en donde cayó prisionero Salaverry y luego es fusilado, a los pocos días, en Arequipa por orden de Santa Cruz. Estas victorias, junto con la decisión de la asamblea peruana reunida en Sicuani de otorgarle libertad al Estado Sud peruano –compuesto de los departamentos de Puno, Cuzco, Arequipa y Ayacucho–, obligaron a entrar en un acuerdo confederativo, bajo el mando del Mariscal Santa Cruz.

Posteriormente, el Mariscal regresó a Bolivia donde convocó a un congreso extraordinario en aldehuela de Tapacarí con el objetivo: “de aprobar todos los actos de Santa Cruz y facultarle para aceptar el protectorado que se le ofrecía, pues era un congreso de personal seleccionado por el mismo presidente y por entero sometido a su voluntad” (Arguedas, 1975: 71). Casi simultáneamente se decretó la creación del nuevo Estado Nor Peruano por parte de la asamblea del norte del Perú reunida en Huaraz. Así, no solo se le confería a Santa Cruz el título de Sumo Protector y el gobierno vitalicio de la Confederación, sino que también se le otorgaba el derecho dinástico de elegir su sucesor a la presidencia. El 28 de octubre de 1836 se ratifica el pacto de la Confederación Perú-boliviana en el que se nombra a Santa Cruz con el título de Supremo Protector y en donde se estableció que las bases de éste fueran acordadas tres meses posteriores en un congreso de plenipotenciarios en Tacna (Arguedas, 1975).

Luego de los eventos catastróficos ya relatados, ocurridos durante 1835, la consecuente emigración masiva desde la zona de Cobija, junto con la relevancia que la Confederación Perú Boliviana le dio a Arica, tiene como consecuencia la decadencia del puerto; no obstante, éste vuelve a retomar importancia a partir de la década del 40.

II.4. La Confederación Perú Boliviana y Lamar (1837-1839)

Durante la organización republicana, la gran mayoría de los nuevos Estados naciones se vieron involucradas en importantes controversias con sus países vecinos. Uno de los eventos más intensos, que involucró, principalmente, a Bolivia y Perú –agregando también a Chile y Argentina–, fue el establecimiento de la Confederación Perú-boliviana. A grandes rasgos, “se dirimía la posibilidad de restablecer los vínculos económicos y sociales que

habían relacionado al Alto Perú —ahora Bolivia— y el sur del Perú con centro en Arequipa mediante la creación de una Confederación liderada por el presidente boliviano Andrés de Santa Cruz” (Martínez, 1994: 184).

Una de las cuestiones que trajo consigo la Confederación fue una estabilidad, sobre todo, en el desarrollo económico de Bolivia. En ese sentido, aunque la población de Perú en ese momento era sólo un poco mayor que la de Bolivia —con cerca de 1,5 millones de personas—, Perú ostentaba de una serie de economías regionales fuertes —sustentadas en recursos relativamente fáciles de explotar— que podían ser rápidamente desarrolladas para la exportación al mercado mundial. Por lo tanto, se convertía en un aliado fundamental para potenciar el crecimiento de Bolivia (Klein, 2011). A ello, se suman las características de Santa Cruz, quien ya era famoso por sus habilidades administrativas. Es más, con su llegada al gobierno se establecieron herramientas administrativas como un código civil y comercial para el nuevo Estado y se introdujeron aranceles proteccionistas, entre otras cosas. No obstante, Chile, también tenía claras estas potencialidades (Klein, 2011) Así, la desconfianza entre los países vecinos inauguró una política de suspicacias e intrigas hacia la confederación (Arguedas, 1975). Fue específicamente entre 1837 y 1839 que “aparecen en escenario Chile y la Argentina, como enemigos tenaces de la Confederación y de Santa Cruz” (Brun, 2011: 59).

Las amenazas por razones geográficas desde Chile —alentadas principalmente por el ministro Diego Portales—, tenían un fuerte vínculo con el mar y consecuentemente con Cobija. Así, el mar se convirtió en el medio idóneo para acceder a Bolivia: “dicha necesidad se evidencia en la Carta escrita por Portales a Blanco Encalada, 10 de septiembre de 1836, en la que le expresaba: “Las fuerzas navales deben operar antes que las militares, dando golpes decisivos. Debemos dominar para siempre en el Pacífico; ésta debe ser su máxima ahora, y ojala fuera la de Chile para siempre” (Ramírez, 2012: 158).

El 15 de septiembre de 1837, desde Valparaíso, zarpó la expedición al mando del Almirante Manuel Blanco Encalada con 16 transportes asociados —los buques de guerra “Libertad”, “Aquiles”, “Monteagudo”, “Valparaíso”, “Arequipeño”, “Orbegoso” y “Santa Cruz”—. Estos tocaron el puerto de Iquique el 22 de septiembre y continuaron rápidamente al norte,

al estratégico puerto de Arica (Lagos, 2001). Al mismo tiempo Chile envió a Cobija una escuadra compuesta por el transporte “Napoleón” y la goleta “Peruviana”¹⁵, a la que la población de Cobija no opuso ninguna resistencia (Cajías, 1975). En esta maniobra los chilenos capturaron al administrador de Correos, al Capitán del Puerto y al Comisario. La toma tuvo una duración de 11 días y luego de abastecerse, el 8 de octubre, la escuadra zarpó hacia el norte (Lagos, 2001).

Sin embargo, estas disputas no tuvieron éxito por parte de Chile, debido a las inclemencias del tiempo y la supremacía de las fuerzas bolivianas, Blanco Encalada se vio obligado a firmar el tratado de Paucarpata el 17 de noviembre de 1837. En este se pactaba la no interferencia por parte de Chile en la Confederación, la devolución de los barcos peruanos apresados por Chile, entre otros elementos (Arguedas, 1975). No obstante, el tratado de Paucarpata fue rechazado por el gobierno chileno, ya que se consideraba que no se ajustaba a sus intereses (Lagos, 2001), por lo que durante 1838 continuaba Atacama y toda Bolivia bajo la incertidumbre (Cajías, 1975).

Es durante el mismo año –1837– que las constantes amenazas de invasión argentina llevaron a que el gobernador del litoral solicitara al gobierno central el envío de un piquete de 25 hombres de línea desde Potosí para que, acantonados en Calama, la protegieran del ataque de un grupo de argentinos al mando de un tal Argón, quien pretendía atacar la remesa de plata traída desde Potosí. El gobierno central no accedió, sin embargo, cuando notó los peligros del camino, constantemente atacado, mandó a llevar la remesa vía Arica, sentenciando a Cobija al olvido (Cajías, 1975).

La situación de Cobija ya era compleja desde 1835 y a ello sumó el establecimiento de una aduana común entre los Estados surperuanos y Bolivia –la que se materializó, lógicamente, en Arica–, además de la tensión constante con Chile y Argentina, que tenían en vilo a Lamar, relegaron al puerto a un segundo plano (Cajías, 1975). De tal modo, la herida posterior a las invasiones del fatídico año 35 no logró recuperarse hasta 1840 con la caída de la Confederación y la supresión de las amenazas internacionales asociadas a ésta. Así, como señala Klein:

¹⁵ Como señala Lagos (2011: 75): “el embarco estaba al mando del mayor Frigolet, esta fuerza había sido reclutada en Copiapó, se lleva a cabo el bloqueo del puerto y se ejecuta un rápido desembarco”.

Incluso el impresionante crecimiento de Cobija y su comercio bajo Santa Cruz declinó rápidamente después de 1836, cuando la creación de la Confederación Peru Boliviana hizo, una vez más, que el Puerto de Arica se convirtiera en el legítimo Puerto de Bolivia. La reducción de los impuestos discriminatorios contra Arica le permitió lograr un dominio natural y prácticamente liquidar Cobija como una alternativa viable (2011: 113).¹⁶

Durante la Confederación, se observa en Cobija un periodo de considerable disminución de población y de circulación de productos. Independiente a esto, se observa continuidad en el comercio, destacando, por ejemplo, registros de exportación de minerales de cobre en 1837 manejadas por José M^a Artola a los Señores Brick en Manchester, aunque en un flujo menor a lo registrado previo a los sucesos de 1835 (AA, 1837).

Paralelamente, en 1837 ocurren reacciones desde Argentina contra la Confederación, con el envío de un ejército de 4.000 hombres al sur de Bolivia bajo el mando del general Alejandro Heredia, los que habrían sido aplacados finalmente en 1838 por el general de origen alemán Otto Brawn (Arguedas, 1975). Mientras tanto, Chile continuó con su política contra la Confederación, para lo que envió una expedición, al mando del general Manuel Bulnes, que luego de una serie de enfrentamientos termina con la Confederación en la batalla de Yungay, el 20 de enero de 1839. A esta derrota suman otros golpes previos a la causa confederativa como es el abandono de Orbegoso, presidente del estado Norperuano, y sus tropas (Arguedas, 1975).

Hacia fines de 1839 Velasco establecía el gobierno de la restauración. Así, él mismo le escribía en febrero de ese año –inmediatamente posterior a Yungay– a José Joaquín Prieto, presidente de Chile, ofreciéndole en su más alta consideración, lo siguiente:

Diez años hace que esta República ha sufrido los males que sobre ella ha hecho pesar la funesta administración del General Andrés Santa Cruz, que supo abusar astutamente de su sagrada confianza. Mas, sí por un exceso de moderación, y por el temor que le inspiraba la idea sola del desorden, pudo sobrellevar sus desgracias

¹⁶ Traducción de la autora.

interiores, no así desde que su desenfrenada ambición se empeñó en destruir el sistema político Americano, para fundar sobre sus ruinas el trono de la usurpación de la tiranía.

La imitación de la República Peruana que puso en alarma á todos los Estados del continente, es con lo que violó con descaro la Leyes fundamentales de Bolivia, los pactos mas solemnes que la ligaban con aquella, y los principios mas inconcisos del Derecho Inter-nacional, bajo el pretexto de una Confederación, contra la que se había altamente pronunciado, no solo la opinión Persuadido de que estos son también los deseos y sentimientos que animan á V.E. y al heroyes pueblo Chileno, he dispuesto una misión que pueda sellar nuestra amistad sincera y paz inalterable, perturbadas, aunque no mas que en apariencia, por el favor ambicioso de un hijo desnaturalizado (AGH FB, Vol. 1, 1839).

II.5.- El contexto político de Bolivia hacia la década de 1840 y el surgimiento del guano.

El contexto político de inicio de la década de 1840 estuvo marcado por el derrumbe de la Confederación Perú boliviana y por la caída de Andrés de Santa Cruz. Este periodo da inicio a una serie de luchas por el poder, inaugurando así el periodo, como señala, Murillo (2011) de los caudillos y las luchas entre crucistas, velasquistas y ballivianista, entre el Sur y el Norte y entre librecambistas y proteccionistas.

En agosto de 1838, como resultado de la firma de tratado de Piquiza, se elige a Sucre nuevamente como presidente, cargo al que renuncia dejando un gobierno interino en manos del Gral. José Miguel de Velasco y proponiendo a Andrés de Santa Cruz como primer candidato a la presidencia. El 3 de agosto de 1838 se inaugura el Congreso General Constituyente, entidad que acepta la renuncia de Sucre y elige provisoriamente al Mariscal Santa Cruz en la presidencia. No obstante, esta decisión fue ignorada y el 17 de diciembre, influidos por Gamarra, se eligió de presidente al General Pedro Blanco (Brun, 2011). Debido a esto, el 31 de diciembre, los entonces coroneles José Ballivian, Mariano Armaza y Manuel Vera, tomarán el Palacio de Gobierno haciendo prisionero a Blanco y proclamarán que, por ley, los llamados a hacerse cargo del gobierno eran Santa Cruz y

Velasco. Finalmente, el 1 de enero de 1829, Blanco fue muerto en la Recoleta en circunstancias nunca aclaradas (Brun, 2011)

Particularmente en Cobija, desde 1839 en adelante, pese a la inestabilidad política de Bolivia reinante hasta la llegada de Ballivian, se puede observar una creciente recuperación que se adjudica a la pérdida de Arica. Para 1839, se reactivó fuertemente la relación con Argentina, tanto es así, que ese año “fue designado Prefecto de Cobija un salteño, Gregorio Beeche, quien lo declaró puerto libre de derechos para la importación y exportación” (Quintian, 2012: 23). Ello, también se refleja en el contrato que firmó con la prefectura de Cobija el ingeniero Juan Pattison en 1840 con el objetivo de realizar un reconocimiento de Cobija como el mejor lugar para generar un muelle de desembarco y la búsqueda de aguadas. Además, efectuó el reconocimiento del camino a Culupo, las ciénagas de Calama y la revisión de las aguas volcánicas de la cordillera que formaban parte del río Loa. Como resultado de esto, Pattison propuso la generación de un muelle de madera dos varas más altas que el anterior, cuyo frente se construiría de piedra y poseería un cargante con capacidad de dos toneladas. Para esto el gobierno le otorgó 55.079 pesos y cuatro reales (ANB MH, Tomo 79, N°18, 1840).

Sobre el caso de las aguadas, Pattison señaló que una vez comenzadas las obras del muelle se requería una herrería formal, en la que además se podía efectuar un barreno, herramienta útil para la prospección de aguadas. Con respecto al camino a Culupo, planteó la idea de hacer un posta en otro lugar –en las inmediaciones de las faldas de los cerros de Chacance–, con el objeto de situarla más cercana al río, y por lo tanto al agua, ya que en Culupo no había ninguna posibilidad de obtener naturalmente este recurso. Respecto a Calama propuso que el río aledaño y las aguas volcánicas que allí llegaban permitían el cultivo de la alfalfa tan necesario para los animales; sin embargo, hay una buena parte de los terrenos que cultivan un producto amargo “que comida por los animales cabalgares concluye por enfermarles con el mal llamado el Loco al que se sigue inmediatamente la muerte” (ANB MH, Tomo 79, N°18, 1840).

En 1841 se adoptó un nuevo arancel tanto de aduana portuaria como terrestre, en donde se disminuía notablemente los gravámenes impuestos en 1829. Así, la plata amonedada sólo

debía pagar un derecho *ad-valorem* del 1% cuando era exportada por Cobija y del 2% cuando era exportada vía terrestre. Los gravámenes del oro amonedado se fijaron en 1% y ½ respectivamente (Ballivian, 1941).

Desde 1841 hasta 1847 Bolivia estuvo gobernada por el presidente José Ballivian, como señala Schelchkov (2011: 49): “esta etapa se caracterizó por una relativa estabilidad y una reactivación de la economía. Creció la población del País y aumentaron los ingresos estatales”. Es más, entre 1840 y 1841 se estableció una política de poblamiento de Lamar, la que resultó ser bastante efectiva. De hecho, se realizaron dos censos, uno en 1840 y el otro al año siguiente, observándose un aumento poblacional de más de 100 personas entre ambos años. Sin embargo, la situación con Perú y Chile se fue volviendo crítica a medida que pasa esta década. Para el caso peruano, la relación entre Ballivian y el presidente de ese país eran especialmente tensas, influyendo fuertemente en esto el desacuerdo con respecto a la amonedación de la moneda feble, la cual circulaba en Perú, provocando un aumento en los precios. Es más, durante 1845 Ballivian y el Peruano José Felix Uguayn elaboraron un plan que tenía como objetivo anexar a Bolivia los departamentos sureños de Perú correspondientes a Moquegua, Tacna y Tarapacá (Schelchkov, 2011).

Durante este periodo surgen dos rubros que van a generar altas expectativas económicas tanto de los gobiernos como de los empresarios. Estos son la cascarilla y el guano. La primera de estas era exportada hacia Europa, principalmente con fines medicinales. Sin embargo, su exportación también fue un tema conflictivo especialmente con Perú, ya que el 9 de noviembre de 1846 el gobierno peruano elevó las cifras de esta exportación vía Arica, lo cual perjudicó, especialmente, a los empresarios que realizaban esta explotación en la zona selvática de Bolivia. La respuesta de Bolivia fue la prohibición de exportación de Cascarilla a través de dicha vía. De ese modo, la única salida posible del producto fue a través del Puerto de Cobija, cuestión que afectó duramente esta exportación no sólo por sus problemas de conectividad ya conocidos, sino también por la mayor distancia desde el lugar de producción hasta el puerto. Esto se refleja en la carta escrita por Joaquín Aguirre, ministro de Relaciones Exteriores de Chile, al Gobierno central de Chile, en donde da a conocer los problemas diplomáticos entre Bolivia y Perú:

Pero el decreto del 9 de Noviembre ha encendido toda medida y los derechos que ha impuesto á las mercaderias bolivianas no solo importa un espantoso gravamen, sinó que las excluye enteramente de los mercados exteriores. El cobre en barrilla que se avalua en cinco pesos el quintal, y al que se le cobraba el dos por ciento, se le ha impuesto el derecho de dos pesos el quintal, haciendo subir asi el derecho del 1er articulo de un dos por ciento á la exesiva cantidad de un cuarenta por ciento y el segundo á un veinte por ciento. Todo las demas artículos han sido gravado en igual proporcion. La cascarilla que sobre el avaluo de 25 pesos quintal pagaban un dos por ciento se le ha impuesto el derecho de ocho pesos el quintal. Las lanas avaluadas en seis pesos el quintal, y que pagaban tambien un dos por ciento, se les ha impuesto el derecho de dos pesos el quintal (AHG FB, Vol. 1, 1847).

A través del tiempo las relaciones fueron empeorando trayendo como consecuencia una constante tensión. De hecho Jorge Tezanos Pinto, importante empresario de cascarilla, fue obligado a pagar su deuda al fisco con la intención, por parte del Estado boliviano, de usar el dinero para financiar una posible guerra. No obstante, esto fue resuelto con el tratado de Arequipa de 1848 en donde Perú comprometía el pago arancelario de Bolivia, y esta última se comprometía solamente a acuñar pesos fuertes (Schelchkov, 2011).

En ese sentido, una de las cuestiones más relevantes del régimen de José Ballivian fue el cambio en la forma de relacionarse con el resto de los países. Así, después del intento fallido de invadir Perú, Ballivian se dispuso a gobernar Bolivia. Es allí cuando se enfrenta a un ejército nacional cuantioso que consumía casi la mitad del presupuesto nacional, por lo que Ballivian disminuyó el número de soldados, reduciendo así el peso que poseía el ejército en la política nacional. Sin embargo, los costos de jubilar a este ejército creó una nueva y pesada carga de la deuda pública, donde los gastos generales para el ejército cambiaron poco (Kent, 2011).

El elemento clave que le otorgó vida al puerto, durante este periodo, fue la explotación del Guano. En 1842 el gobierno suscribió un contrato para la explotación de guaneras emplazadas entre el límite de Paposo hasta la desembocadura del Loa (Ballivian, 1941). El guano fue un producto de alta demanda en Europa y, en el caso de la costa boliviana,

fueron las firmas inglesas de Meyers y Bland y Gibbs Crawley quienes obtuvieron una primera concesión para extraer 6 mil toneladas de la guanera de San Francisco de Papica, desplazando así a los negociantes locales (Querejazu, 1998). En tanto, los concesionarios debían abonar al fisco grandes pagos correspondientes al 70% de las utilidades del primer año y, a partir del segundo año, solo el 30 %. Las firmas, hicieron un adelanto de 100.000 pesos y ofrecieron 200.000 más en mensualidades de 50.000. A eso se sumó el compromiso de construir un muelle y la realización de préstamo para la compra de dos buques que patrullarían la zona (Querejazu, 1998).

Dentro de las principales covaderas explotadas se encuentra la de San Francisco de Paquica, emplazada a 22 leguas al noreste de Cobija. Esta fue objeto de las primeras y principales explotaciones entre 1842 a 1849, en cuya época embarcaron 53.201 toneladas de guano. Esta misma covadera, luego de liquidadas las cuentas de Gibbs y Cía. y, Meyers y Bland Cía., fue nuevamente explotada en un segundo contrato, aunque con menor éxito (ANB MH, Tomo 112, N°40, 1848).

A pesar del explosivo interés por el guano a nivel mundial, el boliviano poseía inferior calidad que el peruano, por lo que debió venderse a menor precio; así, las ganancias de los contratistas y del gobierno fueron bastante reducidas en relación a lo esperado. De hecho, el gobierno boliviano se vio en serias dificultades para devolver el dinero anticipado por las Casas Comerciales a cargo del guano. Es más, para 1847 el gobierno seguía debiendo 180.000 pesos a los contratistas (Querejazu, 1998). En 1848 terminó el contrato con la casa Gibbs y Cía. y la Gibbs y Crawley y Cía. para la extracción de este recurso en la zona. Posteriormente, se convino nuevas estipulaciones sobre la extracción, entre las que se planteó la exclusividad en la explotación –circunscrita esta vez a las guaneras de San Francisco–, una regalía de \$7.60 por tonelada en favor del Estado y la fijación de un mínimo de exportación de 6,000 toneladas anuales (Ballivian, 1941).

El guano se hizo cada vez más relevante para la economía y el desarrollo de la zona. Ello, se refleja en la exposición que el ciudadano Juan Santos Villamil, inspector de las Guaneras

de la Republica, realizó al Prefecto del Departamento Litoral con el fin de poner en conocimiento al Supremo Gobierno sobre la importancia del guano. En esta señala:

De diez años á esta parte muy pocos son los que ignoren la gran revolucion que ha causado en la agricultura la introduccion del huano como abono para el Cultivo de las plantas útiles para el alimento y aun agrado del hombre europeo, dando lugar á una explotación considerable en los países poseedores de este precioso abono que ha llegado á ser un importante ramo en sus entradas fiscales; el sujetar su explotacion y espendio á reglas fijas. Ha debido necesariamente llamar la atencion de los economistas y legisladores de los países dueños y el de los consumidores bajo el doble punto de vista industrial y económico (ANB MH Tomo 112, N°40, 1848).

Además, la carta da cuenta del estado de decadencia en que se encontraban los depósitos de guano pese a su relevancia.

Mientras el guano se volvía uno de los ingresos más importantes de Bolivia, el gobierno chileno extendía su interés hacia territorio que históricamente pertenecía al reciente Estado boliviano, con el objetivo de obtener parte de los beneficios de este recurso. Así, en 1842 el presidente de Chile, Manuel Bulnes, generó una comisión encargada de la explotación guanera, principalmente, desde la zona de Coquimbo hasta Mejillones. Esto implicó una apropiación territorial y de los recursos que, por derecho al amparo de *Uti posedetis* –correspondiente al principio del derecho pretorial romano–, pertenecían a Bolivia. Este hecho desató un litigio territorial que, hasta el día de hoy, continúa vigente entre Bolivia y Chile (Huertas, 2008).

II.6. El inicio de los problemas limítrofes con Chile

Los problemas limítrofes entre Bolivia y Chile se inician en la década de 1840. En dicho contexto, pueden apreciarse diversas posiciones sobre la pertinencia de la ocupación ejercida por Chile para este periodo, las que en general convergen, tanto en caso chileno como boliviano, en posiciones asociadas a discursos nacionalistas. Desde la posición

chilena, destaca la temprana publicación de Miguel Luis Amunátegui (1863) en donde señala, entre otras cosas, que Chile reocupó una zona que le pertenecía. Sus principales argumentos son dos. En primer lugar, las publicaciones del siglo XVII, entre otras, de Pedro Cieza de Leon y del Inca Garcilazo, quienes señalan que las dimensiones del territorio denominado Chile incluye la zona de Atacama y ponen como límite el gran despoblado que, según el cálculo de leguas, Amunátegui establece que pertenecía a la zona de Chile. En segundo lugar, da cuenta de una polémica sobre si Charcas poseía o no mar en la vertiente pacífica, sustentándose, específicamente, en la comparación que realiza sobre las leyes 5 y 9 de la recopilación de las Leyes de Indias. En esta polémica, aunque aún no está resuelta, la mayor parte de la evidencia documental apoya la posesión de Charcas de la zona Costera Pacífica e incluso la costa Atlántica (Cajías, 1975).

Más allá del problema limítrofe –que como sabemos no responde sino a un conflicto inconcluso referente a la creación territorial de las Estados naciones que acontece veinte años antes–, se observa que, desde el inicio, el creciente interés de Bolivia, pero sobre todo Chile, por el territorio en cuestión se cimentó en los beneficios de los empresarios. Fue la importancia adquirida por el guano a nivel mundial –a lo que suma una marcada política liberal empleada por Chile y, por lo tanto, un alto grado de asociatividad con empresarios europeos–, lo que motivó el interés por la zona que algunos autores valoran como ocupación justa y otros como una apropiación ilícita por parte de Chile.

El descubrimiento del guano en la costa de Perú y Bolivia impulsó la posesión de la zona de Mejillones por parte de Chile. Esta misión fue presidida por el general Gonzalo Bulnes quien en julio de 1842 envió al Congreso chileno una nota en donde señalaba el envío de una comisión para explorar entre el puerto de Coquimbo y el de Mejillones. Fue en esta última zona donde descubrió extensos depósitos de guano. De esta forma, rápidamente la Cámara Alta y Baja de Chile aprobaron de propiedad nacional las guaneras emplazadas en dicha zona (Becerra, 2006).

El ingreso de Chile a esa zona fue rápidamente respondido el 30 de enero de 1843 por la diplomacia boliviana, a través del Encargado de Negocios de Bolivia en Chile, Casimiro

Olañeta, quien pidió la anulación de la ley. Dentro de las razones que planteaba en dicha ocasión señalaba las siguientes: “Inutil fuera recordar á V.E. que los estados Americanos reconocen en materia de límites las antiguas demarcaciones de los virreinos, que fundó la Metropoli, y seria tambien demas alegar el principio del *uti possidetis* en esta materia” (AGH FB, Vol. 1, 1843). Así, los antecedentes presentados en esta misiva, que dada su relevancia los exponemos aquí *in extenso*, se construyen a partir de Charcas, es decir, desde la situación territorial impuesta durante el Periodo Colonial, en donde los 26° de latitud constituyeron el límite definido por Bolivia:

Examinado las obras jeograficas de los escritores Españoles de un siglo atras, hallase con la mayor claridad el limite que separa á Chile de la Provincia de los Charcas. El Padre Pedro Murillo Velarde bajo el epígrafe “De los Charcas ó la Plata y Amazona” en su tomo 2, capitulo 17 edicion de Madrid del año 1752, dice “La Provincia de los Charcas ” ó de la Plata está al Sur confinando con el Perú por el río de nombre de Dios al Norte de Chile con quien confina por el río Salado, al Poniente del Paraguay, y tierras poco conocidas al Oriente”. Este mismo autor repite en el capitulo 18 de Chile pajina 301 “ La cuarta parte de la America Meridional es el reyno de Chile, dicho así del río Chile es un valle del mimo nombre , de donde los Incas sacaban mucho oro. Esta al sur confinado con los Charcas y el Perú de donde lo separa el río Salado que desagua entre Copiapó y Atacama.

Hay otro documento de una autenticidad irrecusable y en que aparecen muy claramente delineado los límites entre Chile y Bolivia colocando el río Salado a los 26° poco mas menos de la latitud Austral. Así lo señala el mapa del paraguay Misiones de los Padres de la compañía de Jesus levantado por el Sr. Anvilla Jeografo ordinario del Rey en 1733, y que se registra en las cartas edificantes del Padre Diego Davin, tomo 16 de la impresión de Madrid del año 1757.

Entre los escritores antiguos conocemos á Juan Blacu quien describiendo los límites entre Chile y el Perú, en su tomo 2° señala el valle del Copiapó como límite común entre Chile y el Perú, afirmando en sus dos cartas relativas á Chile y el Perú que el

territorio de Chile acaba á los 26° . Tambien el Pdre Jose Bairseté, en su obra impresa en París en 1755, afirma que Chile linda al Norte con la Audiencia de Charcas, estendiendose del Norte al Mediodia desde Copiapó situado acia los 27° hasta la isla de Chiloe.

En el diccionario Jeografico de America del Coronel Dn Antonio Alcedo, impreso en Madrid en 1786, se registra en su tomo 1° palabra de Atacama, lo siguiente “ Atacama Provincia y corregimiento del Perú, confina por el Norte con la de Arica, por el N.E. con la de Lipes; por el E.S.E. con el territorio de Salta, jurisdicción del Tucuman; por el Sud en que hay un despoblado, hasta Copiapó con el reyno de Chile”. Dignese V.E. notar aquí que estiende el depoblado de Atacama hasta Copiapó.

El mismo autor en la palabra Chile pajina 208 del mismo modo tomo deslindando ese territorio dice: “ Se estiende de Norte á Sur cuatrocientas setenta y dos leguas, comprendiendo las tierras Magallanicas hasta el estrecho , desde las llanuras ó desiertos de Copiapó que es la parte mas septentrional y de lo que resulta que el límite reconocido entre Chile y Bolivia es el valle de Copiapó sin que se designe al Norte más territorio que el indicado. Ratifica esto mismo el autor en el artículo de Copiapó pajina 651 de su diccionario.

La Provincia de Atacama integra ha pertenecido desde tiempo inmemorial a la Intendencia de Potosí y su Intendente Dn. Juan Pesio Manriquez, en el informe del 16 de setiembre de 1887, que dirijia al Virrey de Buenos Ayres Marquez de Lorets la describe en estos términos: “Se estiende el referido partido de Norte a Sud cien leguas, setenta y cinco de Este a Oeste y trescientas veinte de circunferencia”. Las cien leguas de Norte a Sud, importan precisamente la distancia que hay desde el río Salado hasta Loa. Este informe se encuentra en la obra de Dn. Pedro Anjelis, impresa en Buenos Ayres en 1836 pajina 11 y siguientes.

[...] los modernos han seguido la misma descripción como puede verse en la obra de Letronne *Geografía universal antigua y moderna*, impresa en París en 1837, Este autor señalando los límites de Bolivia moderno, dice en la página 463 “ Esta comprendida entre 12 y 26 grados de latitud Sud”, y hablando de Chile en la página 473, dice: “Se extiende desde el desierto de Atacama hasta el cabo de Hornos, está comprendido entre 24 y 50 de latitud Sud”. Parece que a primera vista hubiera aquí una contradicción, que en verdad no la hay, porque Chile realmente se extiende por la parte de la cordillera hasta el grado 24, mientras que Bolivia por la costa llega al grado 26 en que desemboca el río Salado. Para prueba concluyente de esta verdad, y para manifestar esas diferencias, el mismo autor en el número 931 enumerando los ríos de Chile dice: “ Los principales ríos viniendo del Norte, son el Salado, que separa a Bolivia de Chile”.

El Atlas histórico de Lesaje, hablando de Chile y sus límites dice: Está entre los 24° 21' 43° 50' de latitud Meridional y los 68° 50' 74° 20' de longitud Occidental. No extrañe V.E. esta demarcación, por que en verdad es el límite de Chile en la parte alta de la cordillera, y por eso el conde Las Casas lo mismo que Letronne dice sus límites al Norte son el desierto de Atacama.

Los mapas antiguos Españoles generalmente hablando, señalan por límite de ambos pueblos el río Salado y extienden el desierto de Atacama hasta el grado 26. Uno de los mapas más dignos de fé, en el de Ingeniero Bruce que lleva el territorio de Atacama por la costa, hasta más allá de la bahía de Nuestra Señora en la punta del Sud donde hace desembarco el río Salado. Este mapa publicado en París en 1816 tiene la recomendación, según advertencia de su autor, de haberle formado con vista de cinco de los mejores mapas Españoles publicados en 1798, 1799 y 1800 en lo relativo al Perú, conforme á las observaciones de La- Condamine. El mapa de Finley y cuasi todos llevan la Provincia de Atacama hasta el grado 26.

[...] el río Salado separa el territorio de Chile del de Bolivia, que este río está situado a los 26° de latitud Sud; que todo el desierto de Atacama de Norte a Sud ha

pertenecido á la Intendencia de Potosí y que no hay la menor duda en la inteligencia clara de Letronne, Lesage y otros Jeografos dan á la manera con que deben entenderse los limites designados entre 24° y 21` por la parte de la cordillera donde está situado el Chaco y Paquil y los de Bolivia por la costa hasta el rio Salado. Igual observacion hay que hacer con respecto á Bolivia en sus limites con el Perú, que mientras por la costa al territorio Peruano, se interna hasta Loa situado a los 21°, Bolivia pasa de los 12 de latitud Sud por la otra parte.

No es de menor importancia en el asunto, lo resuelto por las diferentes Constituciones que se ha dado Chile, que designando los limites de la Nacion, han fijado el territorio que le pertenece, desde el cabo de Hornos hasta el desierto de Atacama, sin designar la estencion que hay entre Mejillones y Copiapó como ultimamente se ha resuelto por el Congreso de Chile. La Republica de Bolivia en sus guias de forastero y muy especialmente en la del año 35 prefijó como una cosa sabida é indudable, por límite que separa á Bolivia en la parte litoral de la de Chile, el Paposo situado a los 25° 35` de latitud Sud.

[...]que todo el desierto de Atacama, desde el punto indicado hasta Mejillones, pertenece desde el tiempo inmemorial al Alto Per, hoy Republica Boliviana... (AHG FB, Vol. 1, 1843)

Sin embargo, el gobierno de Chile contestó con diversas evasivas (Becerra, 2006) y las incursiones por parte de barcos chilenos o extranjeros que solicitaban permiso a Chile y no a Bolivia, continuaron. En abril de 1846, cuando la legación boliviana en Chile se encontraba a cargo de Joaquín Aguirre, tuvo lugar una incursión chilena. La goleta de guerra “Janequeo” enarboló la bandera chilena en el islote de Angamos al sud de la bahía de Mejillones, en donde se emplazaba una de las principales covaderas. Ante esta amenaza, Joaquín Aguirre contestó, el 3 de julio de 1846, al ministro de Relaciones Exteriores de Chile, lo siguiente:

...se me ordena espresamente reclamar ante el Gobierno de V.E. por un acto de violación del territorio Boliviano ejecutado por el comandante del buque de guerra chileno “Janequeo” que en un de los días del mes de febrero último enarboló el pabellón de Chile en el islote de Angamus, á catorce millas al sud de Cobija en signo sin dudad de posesion.

Desde que el Gobierno de Chile manifestó sus pretensiones á una parte del desierto de Atacama, en cuya tranquila i pacífica posesion se habia encontrado Bolivia desde la época del Gobierno Español, el Ministro de Bolivia Don Casimiro Olañeta residente en Chile, reclamo con datos irrefragables la propiedad de dicho territorio, ecsijiendo se guardara el principio de uti posedetis [...].

En la conferencia que tuve el honor del celebra con el Sor. Ministro el 27 de Abril prócsimo pasado, le hablé sobre la explotacion que hacian los buques de Chile de las huaneras bolivianas, i del hecho del comandante del buque de guerra Janequeo: tuve entonces la satisfaccion de oír del Sor. Ministro que las autoridades de Chile no habian dado permiso para esplotar huano, sino de las huaneras que pertenecían indisputablemente á Chile, y que el comandante de la Janequeo no habia recibido órden para enarbolar pabellón en punto alguno.

El gobierno de Bolivia [...] me ha autorizado é instruido suficientemente para celebrar un tratado de límite entre las dos Repúblicas (AHG FB, Vol. 1, 1846).

“La negociación avanzó poco y casi siempre a tientas” (Carrier, Tellez y Villamizar, 2013: 242). En estas se estableció, por parte de Bolivia, que Paposó, situado en los 25° 1' de latitud sur, constituía el límite, en tanto, la Cancillería chilena exigía su soberanía hasta la desembocadura del Loa; no obstante, no solicitó la desocupación de Cobija, proponiendo una división intermedia en el paralelo 23°, específicamente en Mejillones. En tanto, las explotaciones clandestinas continuaran en los alrededores de Mejillones en medio de las negociaciones. Es más en 1847 la fragata Chile ocupó Mejillones levantando un fortín. Sin embargo, “bajada la tensión y retirada la fuerza ocupante, un piquete boliviano venido de

Cobija demolió el baluarte” (Carrier, Tellez y Villamizar, 2013: 242).

Durante el mismo año, José Manuel Calvo, solicitó al ministro de Hacienda de Bolivia en septiembre de 1847 la posibilidad de establecer un funcionario boliviano en Paposo con el objetivo de controlar de mejor manera las intenciones de Chile, siendo según él una medida más efectiva que propuestas previamente establecidas, tales como enarbolar el pabellón boliviano en las guaneras y restringir una señal mojonera, ya que con la primera se habían seguido cometiendo ilegalidades y, con la segunda, se había cedido parte del territorio boliviano a Chile (ANB MH, Tomo 115, N°27, 1847).

A esto suma, que el contrato firmado en 1848 entre el Estado Boliviano y Myers y Bland Cía. y Gibbs y Crawley Cía., no alcanzó gran éxito ya que, como plantea Atanasio Hernández en 1851 en una misiva a Andrés de Santa Cruz, las covaderas se encontraban prácticamente agotadas. Asimismo, señala que desde la apropiación Chilena de la extensión entre Paposo hasta Angamos no cuentan con más guaneras importantes que Paquica y otras menores (ANB MH, Tomo 128, N°21, 1851).

Una cuestión a recalcar es el poder que adquieren los ingleses en la costa Pacífica y, sobre todo, asociado a la explotación y especulación del guano en alianza con los empresarios chilenos. La Casa inglesa de Anthony Gibbs, que estuvo a cargo las guaneras bolivianas, fue la misma que mantuvo el monopolio comercial del Guano en Perú hasta 1862, cuando este es traspasado a una serie de consignatarios peruanos bajo el gobierno del Mariscal Castilla. “Es así como estos comerciantes pasaron a tener el control de la venta del guano en el mercado inglés, hasta que Piérola, en 1869, les arrebató esta concesión para entregarla al francés Auguste Dreyfus” (Bonilla, 1984: 19). En tal sentido, fue el control capitalista externo el eje del mercado extractivo tanto de Bolivia, Chile y Perú; eje que tuvo muy buena acogida en países como Chile.

Finalmente, aunque el guano no adquiere la relevancia que hacia la década de 1870 alcanza la plata y el salitre, su explotación sentó precedente para la toma posterior de decisiones desde el gobierno pero- sobre todo desde el empresariado- con respeto a las formas de

cómo generar tratos con los gobiernos de turno y el medio para conseguir trabajadores para la explotación de éste recurso.

Capítulo III. Los habitantes del Puerto de Cobija

III.1. Los habitantes de Cobija y Atacama

La población del puerto fue una de las temáticas más presentes durante el desarrollo inicial de Lamar, comprendiendo que, para que fuese efectivo su desarrollo, se requería necesariamente una masa de habitantes que lo pudiera hacer andar. Esta problemática no sólo cruzó el caso de Cobija, ya que “cualquiera que fuese la población y su composición racial en el Alto Perú de 1825, era evidente que la región se hallaba subpoblada. Aplicando los cálculos de Pentland, la densidad de población era de una persona por 1,8 kilómetros cuadrado” (Lofstrom, 2011: 65). Para el inicio de Bolivia se estableció que la población total de esa República era de 1.100.000 habitantes: “de los cuales 800 mil eran indios, 200 mil blancos, 100 mil mestizos, 4.700 negros esclavos y 2.300 negros libres” (Arze, 2009: 9). Esta población se encontraba repartida en todo el territorio del Alto Perú, especialmente en el altiplano, estando el litoral casi completamente despoblado. Asimismo, los centros mineros, posterior a la guerra de la independencia, contaban con una población muy reducida como consecuencia de una profunda crisis en la minería causada por la misma guerra.

Producto de la falta de población se dictó un decreto el 28 de febrero de 1826, el cual planteó que todos los habitantes de Cobija quedaban exentos del pago de contribución directa, además de la regalía de tierras; cuestión lamentablemente revertida al año siguiente. Sin embargo, con las medidas tomadas en septiembre de 1827 por parte del gobierno central, en donde se otorgaba una serie de regalías a quienes poblaran el puerto, el panorama cambió. En 1828, una carta del gobernador del puerto al ministro del interior de Bolivia da cuenta del primer Censo en Cobija, el cual comunica que en el puerto viven “más de cien almas”, sin contar los visitantes esporádicos ni los pescadores. El gobernador declara la existencia de un total de 43 hombres, exceptuando niños, mujeres y la población indígena (Ver tabla 1) (Cajías, 1975). El Censo también arroja información sobre el estado civil de las personas, números de hijos, labor y propiedades (ver tabla 2). Por ello, la información de este primer Censo es tremendamente rica, ya que da luces no sólo sobre quiénes fueron los primeros en asentarse en el puerto, sino también de sus actividades, donde el comercio aparece como la principal.

Tabla 1. Cantidad de personas en Cobija en 1828

| Nacionalidad | N° Personas |
|--------------|-------------|
| españoles | 16 |
| bolivianos | 4 |
| piqueños | 5 |
| italiano | 1 |
| colombiano | 1 |
| peruanos | 8 |
| argentinos | 4 |
| chilenos | 2 |
| portugueses | 2 |
| Total | 43 |

Fuente: Cajías, 1975: 94.

El gobierno de Bolivia generó una serie de políticas de incentivo para la migración al puerto: una, principalmente abocada a la mano de obra de jornaleros; otra, centrada en la migración para extranjeros, especialmente europeos. Dentro de la mano de obra jornalera destacó fuertemente la migración chilena, llegando en 1828 a ser la primera colonia de 60 personas. Esta habría sido incentivada por Santa Cruz cuando se encontraba en Santiago de Chile realizando una gestión diplomática peruana en el momento en que fue llamado por la Asamblea Boliviana para ser presidente de ese país (Cajías, 1975). Así, lo señala el comisionado Atanasio Hernández en mayo de 1830:

Los connatos con que S.E. el Presidente há querido fomentar y llevar a cabo la fundacion de este Puerto son tan positivos, que siempre le recordará la nacion con gratitud, y ningun Boliviana podrá ser insensible á esta notable consagracion –Es sabido por todos, que desde antes de su advenimiento al mando, y desde la epoca en que como Plenipotenciario del Perú se halló en Chile intereso con su influjo y credito personal á todas las casas extranjeras para que abrieran relaciones con Bolivia, y se establecieron en el Puerto Lamar. Desde entonces su cooperacion y empeño hán sido infatigables– El mismo condujo a bordo del Aquiles una colonia

de chilenos y peruanos cuya mayor parte son en el día hombres útiles para todos los trabajos (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

La llegada de esta colonia ocurrió sin previo aviso de las autoridades portuarias. El 28 de diciembre arriba el bergantín de guerra chileno “Aguiles” con Santa Cruz a bordo. Cuando el administrador de Aduana de Cobija, Fernández Alonso, se enteró de la ilustre visita tomó el primer buque al Sureste para ir a saludarlo. Fue, en ese momento, cuando el Mariscal le avisó la llegada de la colonia de chilenos y le solicitó que se acogiera a las medidas dadas a los extranjeros que iban a edificar casas o cultivar terrenos. El gobernador se vio obligado a recibir a estos jornales, e incluso, a costear sus pasajes sin la capacidad monetaria real para pagar por sus labores (Cajías, 1975). Tal como señala el Administrador de Aduana de Cobija Fernández Alonso en una carta al Ministro del Interior de Bolivia:

Desembarcada ya la gente, me fue preciso tanto por evitar que se aburrieran por falta de jornales, como para evitar que se arrojaran a un exceso contra los fondos públicos y contra las propiedades del corto vecindario industrial que aquí existe, a ajustar el jornal que me proponía abonarles de dos reales en plata y raciones, descontando uno para reintegrar el importe de los víveres. Pero esta indicación fue muy mal recibida por ellos; se amotinaron y no tuve otro remedio que convenirle en pagarles tres reales diarios, fuera de la ración (citado en Cajías, 1975: 98).

A pesar de esta primera experiencia, por cierto, poco eficiente para Bolivia, la migración chilena siguió incrementándose debido a que existía una alta disposición de los chilenos a migrar a tierras vecinas, posiblemente, por la inestabilidad política de su país. A ellos se suman, peruanos y argentinos –quienes migraron entre otros motivos como refugiados políticos en el Periodo de Rosas (Conti, 2003a)–. En tanto, el caso peruano destaca una fuerte migración desde Tarapacá, en la cual se registra con la llegada de jornales, artesanos, entre otros. A su vez, desde un inicio destaca la existencia de una migración europea –principalmente, españoles y franceses–, grupo del cual surgen los principales gobernantes y empresarios (Cajías, 1975). En relación a la migración boliviana, esta constituyó en un principio el número más relevante, destacando la presencia de jornales y arrieros, además de comerciantes –como es el caso de Arana–, aunque estos con menor poder económico

que los europeos (Cajías, 1975). Sin embargo, esta migración se limitó principalmente a los funcionarios gubernamentales.

El carácter de estas migraciones, se distingue en la observación del comisionado Atanasio Hernández, efectuada en mayo de 1830 al Gobierno de Bolivia, en donde se señala lo siguiente:

Esta naciente población debe su primer establecimiento al español Lucas de la Coterá, quien á costa de sacrificios pecuniarios y la protección del Gobierno pudo situar las primeras habitaciones, y abrir la comunicación al interior por medio del reparto y habilitación de mulas – Atrajo pobladores que despues hán continuado adelantando la construccion de Casa a medida que el Puerto se ha conocido y frecuentado. La mayor parte de estos nuevos pobladores fueron europeos los cuales abrazando con ardor la empresa de situarse, hán trabajado en todos los ramos, y ellos es que, vá saliendo de la nada un Pueblo mercantil con las formas de una sociedad regular. Algunos habitantes de uno y otro sexo Americanos se hán avvicinado posteriormente, mas á escepcion de los empleado, ninguno es Boliviano. Puede formarse concepto de los individuos de que se compone esta Colonia, sabiendo que hay de todos los Estados vecinos, y Europeos, menos hijos, ni familias del País (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

Un segundo Censo realizado en 1830 arroja un total de 391 habitantes, entre los que predomina la población masculina de nacionalidad boliviana, en su mayoría indígenas. Este panorama aumenta según el Censo de 1832, donde se registró un total de 560 habitantes, observándose un aumento del 43% de la población en dos años. La población boliviana siguió siendo mayoría; sin embargo, es importante el incremento de los chilenos, cuyo total fue del 18% del total, representando la segunda mayoría (Cajías, 1975).

Otro catastro interesante sobre la población total de la doctrina del Puerto Lamar es el “Plan que demuestra individualm.^{te} el numero de sus habitante é indígenas presentado por su Cura Prop.^o en el cumplimiento de Orn Superior” realizado por el párroco José María Ochoa en febrero de 1832 (ANB MI, Tomo 40, N°29, 1832). En este se señala un total de 560

habitantes. A diferencia de otros Censos, en éste se individualiza claramente la adscripción étnica además de la procedencia, diferenciación que permite distinguir a los tributarios.

Tabla 2. Habitantes del puerto que acompañaba el oficio del coronel Anaya dirigido al Ministro del interior con fecha 25 de noviembre de 1829.

| Países | Hombres | Mujeres | Total |
|------------------|------------|------------|-------|
| Nacionales | 87 | 74 | 315 |
| Argentinos | 10 | 7 | |
| Peruanos | 46 | 24 | |
| Chilenos | 25 | 14 | |
| Colombianos | 2 | 0 | |
| Norte-americanos | 1 | 0 | |
| Españoles | 12 | 0 | |
| Franceses | 8 | 0 | |
| Portugueses | 1 | 0 | |
| Italianos | 2 | 0 | |
| Total | 196 | 119 | |

Fuente: Baldivia, 1851: 107.

Hasta fines de 1834 la población siguió aumentando, sin embargo, la destrucción del puerto por Felipe Salaverry en 1835 tuvo como consecuencia una fuerte migración de las personas fuera del Puerto. Asimismo, con la formación de la Confederación Perú Boliviana se decretó la expulsión de chilenos y argentinos: medida aplicada con mayor fuerza frente a los segundos, ya que los chilenos constituían una de las poblaciones más importantes, por tanto, su expulsión habría significado un despoblamiento considerable de Cobija (Cajías, 1975). Esteban Fernández indica en la “Descripción del estado de la Provincia Litoral” (1837) que en Cobija habrían cerca de 300 personas, es decir, que la población durante este periodo habría disminuido considerablemente a raíz de la inestabilidad política (Cajías, F. 1975). Este panorama, se habría mantenido, considerando que el Censo de 1840 refería a 1.249 habitantes en toda Atacama –aunque, al parecer, éste no tomó en cuenta la zona litoral de la provincia–. Lo interesante es que del total de la población boliviana (92,7 %) un 87% era indígena. Por ello, es sugerente la reflexión de Cajías (1975) sobre la percepción de que en el puerto vivían mayoritariamente extranjeros, ya que pese a que el gobierno consideraba la población indígena como boliviana, ellos no ejercían los mismos derechos; y ante esta realidad, se continuó incentivando la migración extranjera,

especialmente la europea. Este incentivo migratorio posterior a la década de 1840 fue manejado por las empresas, más que por el estado, observándose un cambio de rumbo sobre el tipo de población de interés a captar, destacando en este ámbito el incentivo del peonaje.

El puerto comienza a recuperar población recién en 1840. Es más, si se compara el crecimiento de Cobija sólo entre 1840 y 1841, éste aumentó en un 25%, es decir, pasó de 491 habitantes a 650. Estas cifras son el corolario de variables como, por un lado, la política gubernamental, y, por otro lado, el fortalecimiento de una economía extractiva. Lo primero guarda relación con la pérdida del puerto común con Perú en Arica posterior a la Confederación, lo cual tuvo como consecuencia el reincentivó al uso de Cobija. Lo segundo, se refiere a que fue a través de la economía extractiva que se incentivó el repoblamiento de Cobija.

Otros datos que se vinculan a lo anterior, guardan relación con la ciudad de origen. Aunque este dato no se encuentra señalado en la totalidad de los Censos de 1840 y 1841, en los casos en que aparecen nombradas las ciudades de procedencia de los extranjeros de Cobija, mayoritariamente aparecen: Potosí, Salta, Jujuy, San Pedro y Calama. Estas ciudades, todas emplazadas en la región de Atacama –o aledañas–, respondieron a circuitos de interacción tradicionales, cuya actividad de uso se vio incrementada producto de la intensificación tanto del intercambio económico como de la explotación minera.

En ese sentido, es importante señalar como se cruza las representaciones oficiales del espacio concebido por límites regionales y nacionales y cómo, finalmente, opera las prácticas espaciales de las personas que habitaron Cobija y sus alrededores. Así, lugares como el noroeste argentino, sur de Perú, Norte Chico chileno y el altiplano constituyeron parte del espacio de circulación natural de gran parte de la población que habitó el puerto, por lo que la noción de emigrante para parte importante de la población de Cobija, debe ser revisada a la luz de su relación previa con este espacio.

Con respecto a la cantidad de personas y su procedencia, entre 1840 y 1841 la primera mayoría eran bolivianos y la segunda eran chilenos. Este dato es de gran relevancia ya que la llegada de los chilenos, junto con la de peruanos y algunos argentinos, se vinculó al surgimiento de una economía extractiva asociada al cobre y guano local. Es más la gran

mayoría de estos migrantes eran mineros y trabajadores del guano, los que no llegaron por el incentivo del Estado boliviano, sino más bien, por el estímulo por parte de la industria extractiva. Este panorama, nos indica el rumbo económico que comienza a tomar Lamar.

Tabla 3. Procedencia según censo de Cobija en 1840.

| País | Nº Personas |
|----------------------|--------------------|
| Bolivia | 301 |
| Chile | 95 |
| Perú | 80 |
| Argentina | 39 |
| España | 15 |
| Francia | 8 |
| Ecuador | 6 |
| Inglaterra | 4 |
| Colombia | 1 |
| Italia | 1 |
| Total general | 550 |

Fuente: ANB MI, Tomo 87, N°26, 1840.

Asimismo, la temprana presencia de chilenos como segundo grupo mayoritario da cuenta que Atacama se constituyó como un espacio permeable a las regiones aledañas. Entendemos en esta lógica, que no por que hayan habido muchos chilenos y luego descendientes de estos, este espacio fue parte de Chile, pero sí la población se vinculó de manera práctica con el país vecino. En ese sentido, cabe cuestionarse si es que la migración chilena no sólo es explicable por la motivación laboral, sino que existió de parte del Gobierno de Chile una intencionalidad de que este espacio fuese ocupado previo y durante el alegato de sus pretensiones territoriales. Aunque no tenemos respuesta a esta interrogante, es factible pensar que las pretensiones territoriales de Chile sobre Mejillones y Cobija requerían, necesariamente, de estrategias de presión de ese tipo.

La población local en su mayoría correspondió a extranjeros que posteriormente tuvieron descendencia en Cobija. De hecho, en el Censo de 1841, de un total de 230 niños, 143 habían nacido en Cobija. Esto significa que un 62,1% de los que vivían en el puerto

nacieron ahí. La cantidad de niños es un buen indicador sobre el tiempo de inmigración, en este caso, una inmigración de carácter más permanente.

Tabla 4. Procedencia según censo de 1841.

| Países | N° Personas |
|---------------|--------------------|
| Argentina | 49 |
| Bolivia | 326 |
| Chile | 150 |
| Ecuador | 6 |
| Escocia | 1 |
| España | 13 |
| Francia | 8 |
| Inglaterra | 1 |
| Italia | 1 |
| Perú | 93 |
| Portugal | 1 |
| Uruguay | 1 |
| Total | 650 |

Fuente: ANB MI, Tomo 80, N° 25, 1841.

Con respecto a la adscripción étnica, llama la atención que no aparezca dispuesta en los Censos de la década de 1840, considerando que en este periodo continuó el pago de tributación y para ello era fundamental tener dichas cifras por parte del Gobierno. Más allá de eso, viendo los apellidos que aparecen asociados, tanto para los arrieros como pescadores, predominan los de tipo castizo, lo cual habla de un proceso temprano de castellanización de la zona. Es más, la población pescadora no aparece denominada como changa. Sin embargo, existe la referencia de un juicio que presencia un Chango llamado Diego Almendares, quien en los Censos de 1840 y 41 se adscribe como pescador (ANB MI, Tomo 87, N°26, 1840; ANB MI, Tomo 80, N°25, 1841).

En relación a los arrieros, se observan escasamente lo que nos podría dar luces de la idea de que estos no residían propiamente en la costa sino en el interior, siendo Cobija un lugar de paso. De hecho, en el Censo de 1840 se registra un arriero y en el de 1841 solo 5. Más allá

de eso, una cuestión que se debe rescatar es que se repiten apellidos como Almendares y Maldonado entre Changos y arrieros lo que podría dar cuenta de dos cuestiones o hay un mestizaje entre personas del interior y la costa o hay una apropiación de los mismos apellidos castizos entre gente del interior y la costa. Esta segunda propuesta sería más viable considerando el fuerte carácter endogámico de la población changa.

Tabla 5. Ocupaciones población de Cobija Censo 1841.

| Ocupaciones | Nº Personas | Ocupaciones | Nº Personas |
|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Sin ocupación | 329 | Invalido | 3 |
| Albañil | 5 | Jornalero | 7 |
| Arriero | 5 | Labrador | 2 |
| Asistente | 1 | Latero | 1 |
| Bogador | 1 | Lavandera | 15 |
| Carpintero | 1 | Leñatero | 7 |
| Cargador | 23 | Marinero | 3 |
| Carnicero | 1 | Mercader | 3 |
| Carpintero | 15 | Militar | 2 |
| Cigarrero | 2 | Minero | 44 |
| Cilletero | 1 | Panadero | 1 |
| Cocinero/a | 7 | Párroco | 1 |
| Colchonero | 1 | Pescador | 34 |
| Comerciante | 9 | Portero | 1 |
| Costurera | 8 | Pulpero/a | 20 |
| Dependiente | 6 | Sangrador | 1 |
| Doméstico/a | 16 | Sastre | 6 |
| Empleado | 22 | Sillero | 1 |
| Enfardelador | 17 | Sirviente/a | 17 |
| Herrero | 1 | Tambor | 1 |
| Fondero | 1 | Voga | 1 |
| Ingeniero | 1 | Zapatero | 6 |
| Total | | | 650 |

Fuente: ANB MI, Tomo 80, N° 25, 1841.

Una cuestión a considerar es el predominio de hombres en Lamar tanto en el censo de 1840 como en el de 1841. Este espacio masculinizado se condice con el imaginario del espacio salvaje representado tanto a través de los viajeros como de los mismos habitantes extranjeros que llegan al puerto. De hecho, las actividades a las que se asocian las mujeres refieren al ámbito de lo doméstico, ya sea como sirvientas, lavanderas o costureras. En ese sentido, tomando los planteamientos de Osorio (2004), para el caso posterior del desarrollo de la explotación salitrera, vemos las raíces de la conformación de un espacio preponderantemente violento, violencia que se constituye como un rasgo dominante de la masculinidad.

Sin embargo, aparecen excepciones, tales como algunas mujeres pulperas y la presencia de mujeres pescadoras. Estas últimas dan cuenta que la división de trabajo tradicional de las poblaciones costeras no se condice con la tradición occidental, teniendo estas un rol preponderante en el área productiva –específicamente–, en la caza y recolección marina. No obstante, si es que los changos aparecen escasamente representados en la documentación más allá de los censos –los que tiene un registro bastante acabado sobre la presencia indígena por su relación con el cobro de tributo– las mujeres changas son aún más invisibilidades en su ámbito laboral.

Resumidamente, vemos que la alta variabilidad de personas que ocuparon Cobija desde sus inicios le dieron al puerto un carácter pluricultural, diversidad que exigió una temprana adaptación sociocultural. Así las relaciones de poder que se articularon en este espacio son la consecuencia del ejercicio de adaptación a este espacio físico y cultural.

IV.2. Los Atacameños y el arrieraje

Al inicio del desarrollo de este puerto republicano, los habitantes de Cobija fueron bastante pocos, tal como lo describió O' Connor en su misión (Cajías, 1975). Sin embargo, se sabe que en Cobija hubo una presencia cultural importante –al igual que en toda Atacama–, previa al desarrollo del puerto boliviano. A fines del siglo XVIII, según Cañete y Domínguez (1974 [1791]b), había cerca de 2.936 indios en Atacama la Alta y 729 en la Baja, siendo esta última compuesta de pescadores. En tanto, en 1804 se consigna que hay 398 contribuyentes en Atacama la Alta y 106 en La Baja (Cajías, 1975). No obstante, para

principios del periodo republicano, estas cifras fueron mucho menores. Las razones son varias. En el caso de la costa, sobre todo, se asocia al fuerte contacto e intercambio con poblaciones foráneas.

Dentro de los pueblos más importantes en la zona destacan los Atacameños. Pero, ¿cuál es el origen de esta denominación? Considerando el trabajo de Larraín (1999) la denominación habría comenzado a repetirse desde los trabajos de Philippi (1860) en adelante, específicamente desde 1860, lo cual se observa posteriormente en los trabajos de viajeros como Eric Boman (1908) y en el resto de los autores ulteriores. Sin embargo, previamente, como señala Larraín (1999: 91):

Los cronistas antiguos y en particular Gerónimo de Bibar -uno de sus más prolijos descriptores- nunca les llamarán con este gentilicio. Bibar hablará de los “indios” que habitan en el “valle de Atacama”, o en el “pueblo de Atacama”, o de los “naturales de Atacama”. Durante el siglo XVIII, los testimonios de Del Pino Manrique (1787) o de Pedro Vicente Cañete y Domínguez (1791) se referirán concretamente a los habitantes del “Partido de Atacama” o de los Curatos de “Atacama La Baja” o “Atacama La Alta”.

Y continúa más adelante:

En 1839, quince años antes de nuestro viajero alemán, Alcide D’Orbigny, renombrado viajero francés en América, publicará en Francia su notable síntesis etnológica con el nombre de *L’Homme Américain*. Allí va estudiando las diversas etnias o grupos indígenas, los que invariablemente, siguiendo una antigua costumbre colonial española (Larraín; 1993: 19-36) denominará “naciones”. Junto a la “Nación Quichua”, o la “Nación Aymará”, describirá muy sucintamente la “Nación Atacama”. (D’Orbigny; 192-193). En consecuencia, les denominará siempre “Atacamas”, nunca “Atacameños”. En su opinión -que hoy sabemos ser errónea- habitaban estos “Atacamas” desde el grado 19 hasta el grado 22 y confiesa tener muy poca información sobre ellos. Nunca, en efecto, se adentró en su propio territorio (Larraín, 1999: 92).

Los Atacameños se habrían integrado desde momentos coloniales a la labor del arrieraje, transportando los productos desde y hacia Cobija (Aldunate, Castro y Varela, 2010), además de su labor en el servicios de posta y postillón (Choque, 1997). El arrieraje como una de las principales actividades desarrollados por los indígenas en Atacama “permitió acceder al circulante necesario para cubrir el pago anual de las tasas y la inserción de, al menos, una parte de las economías comunitarias locales en el nuevo orden neocolonial” (Morales, 2009: 78). En ese sentido, como señala Borie (2013: 42):

la arriería se tornará en un mecanismo efectivo de inserción de la población indígena de Atacama dentro de la nueva estructura económica colonial, constituyendo una estrategia capaz de favorecer la reproducción de patrones y dinámicas interregionales de larga data, sustentadas en el intercambio y circulación de bienes entre territorios ecológica y étnicamente diferenciados.

Así, la labor de los arrieros atacameños fue impulsada en la región durante el Periodo Colonial con el objetivo de incentivar el movimiento, desde los centros mineros y de los productos, constituyendo éstos los ejes articuladores del espacio económico colonial (Sanhueza, 1991). A su vez, el arrieraje fue controlado a través de la imposición de un sistema de servicio circunscrito a las comunidades indígenas y empresarios, y no de forma personal, restringiendo las posibilidades de los arrieros de obtener beneficios directos por los servicios de flete efectuados (Borie, 2013).

Dicha dinámica, se vio reimpulsada en la República con el resurgimiento de centros mineros –como Potosí– y la rearticulación comercial con el Noroeste argentino. Fue especialmente entre 1830 y 1860 que este tráfico arriero tuvo una importante conexión con Argentina, específicamente con las ciudades de Salta y Jujuy. Esta actividad, se concentró en “los habitantes de los oasis y valles a ambos lados de la cordillera. Las cargas se llevaban en asno hasta Calama y de allí en mula hasta Salta o Potosí” (Conti, 2006: 97). Esta relación, impulsada para la carga de mercancías fue manejada, principalmente, por algunas casas comerciales, las cuales son solo se preocupaban de importar elementos hacia Cobija, sino distribuirlos por el espacio atacameño y sus alrededores. En este sentido, las casas comerciales incentivaron la arriería hacendal, como señala Molina:

desde una perspectiva estructural de la economía, inserta en el sector transporte de bienes y productos de las economías formales de exportación de ganado. En este contexto, los arrieros son trabajadores asalariados de los hacendados o prestan servicios de transporte. Se trata de una arriería empresarial y/o de “arrieros profesionales” que dan un servicio especializado (2011: 177).

En ese sentido, uno de los elementos claves que nos permiten dar cuenta de la relación productiva entre los arrieros y el resto de la población guarda relación con la capacidad de éstos de tener cierta independencia. Esta, se explica desde la especialización de su labor que les permitía cierto control efectivo sobre las casa comerciales por al alto nivel de dependencia de estas con los arrieros, lo que les habría permitido que estos prestaran servicios, más que constituirse en trabajadores subordinados.

La dependencia antes descrita implicó que los arrieros tuvieran cierta flexibilidad con la merma de carga y –principalmente– con los tiempos de demora (Ver Imagen 5 y 6), independiente que se generaran medidas de control como las boletas de viaje en donde se estipulaban multas. Esta flexibilidad se expresa en que las medidas de control efectivas para el cobro de multas dispuestas en las boletas no aparecen claramente estipuladas. Sin embargo, en los único productos en donde se observa un seguimiento mayor por parte de las casa comerciales y el gobierno fue en el transporte de azogue y de la plata piña, elementos de alto valor. En ese sentido, tanto el gobierno –pero sobre todo los empresarios–, sabían que los arrieros tenían el control real sobre sus bienes.

En ese marco, se van desarrollando empresas locales de arrieraje las que van a ir adquiriendo mayor relevancia a través del tiempo. Esto queda muy bien reflejado en los planteamientos de Vidal Gormaz (1879 citado en Barros, 2008) que aunque escribe para la década de 1870 sus referencias nos dan cuenta de la importancia que alcanzan a tener los empresarios arrieros a través del tiempo.


...desde que el viajero sale de Calama éste es el único punto del desierto donde encuentra un regular hotel, provisto hasta de un billar. Aunque no hay boticas ni recovas, las suplen las casas de comercio de los señores Manuel Álvarez, Juan Ríos,

Fidel Carrazana, José Serruti, Agapito Núñez, los Cerecedas, los Almonte y otras de menor importancia. El pueblo es abundante en recursos, sobre todo en animales y mercaderías importadas de la República Argentina y de la costa. Todos los objetos de comercio son aquí relativamente baratos. Su población con los alrededores es de cerca de 1500 habitantes, la mayor parte indios y el resto son bolivianos, argentinos y algunos chilenos. Los vecinos más acomodados del pueblo son Manuel Hoyos, boliviano, poseedor de como 600 muías de las que 100 son escogidas, y allí las llaman pianeras, porque son las únicas a cuyo lomo se conducen pianos al interior, costando el flete de cada uno de 600 a 1000 pesos según el lugar. El precio de cada uno de estos admirables animales nunca baja de 400 a 800 pesos. Posee además el señor Hoyos casas, terrenos, dinero sonante y la mayor parte de los alfalfaes que rodean a Atacama, llegando su fortuna hasta 200.000 pesos; Don Manuel Álvarez, argentino, cuya fortuna pasa de 100.000 pesos; Don Manuel Corante, boliviano, agricultor que reside a una legua al norte de Atacama sobre el río de este nombre, poseedor de unas 150 mulas y otras propiedades que le forman una fortuna de más de 100.000 pesos. Su casa de campo es la mejor construida del lugar; Don Juan Ríos, boliviano, comerciante, residente en el mismo pueblo posee no menos de 40.000 pesos; Fidel Carrazana, comerciante boliviano, dispone de una fortuna como el anterior; Agapito Núñez y Zuleta, ambos bolivianos, cuya fortuna no excede de 10.000 pesos; un señor Almonte, comerciante boliviano no posee menos de 40.000 pesos; un indio que reside a dos leguas y media al sur de Atacama en un lugar denominado El Molino, dispondrá en mulos, propiedades rurales y dinero sonante, más de 100.000 pesos; Don Ignacio Abaroa y Don Onofre Aramayo, ambos bolivianos y que han sido Subprefectos en diversos períodos, dispondrán entre los dos de 25.000 pesos. Los alfalfaes vecinos a la población que son de excelente calidad, ocuparán una extensión de unas 1300 cuadras. Se siembran en Atacama toda clase de legumbres y árboles frutales. El regadío se hace con las aguas del Atacama y solo se usan las del Vilama para los alfalfaes, chañares y algarrobos, por ser perjudiciales a las demás plantas. Sobre cada uno de estos ríos se encuentra un molino donde se beneficia el trigo y el maíz que se cosechan en el mismo lugar (Vidal Gormaz 1879:15-16 citado en Barros, 2008: 122).

Así, Manuel Hoyos y Martín Carrazana, este último posible pariente de Fidel Carrazana, aparecen en 1859 (AA, 1859) vinculados a la Casa Comercial Artola y al comercio en general entre Cobija y tierras Altas como arrieros para luego constituirse como parte de importantes empresas familiares propietarias de tierras y mulas hacia la década de 1870. Asimismo, la presencia de un indio con mas de 100.000 pesos nos remite a pensar en la relación entre atacameños y arriería, y sobre todo, en los recursos y el *status* que un indio pudo llegar a obtener vinculado a su relación con el transporte de carga.

Imagen 5. Recibo flete arriero (1841).

Cobija



N. ¹⁹/₄ *NA*

150, 151, 152, 153, 155, 159, 160, 161, 165, 182, 183, 184, 185, 188, 189, 239, a 265.

35 mulas

Haber.....\$ 121.51
A cuenta.....\$ 0.00
Saldo.....\$ 121.51

DIGO YO *Manuel Basuniz* vecino de *Uchucuta* de la provincia de *Chichas* arriero dueño de *recua* confieso haber recibido de *JOSE MARÍA ARTOLA*, en Calama, los efectos siguientes: *35 mulas* con las marcas y números del márgen, todos enjutos y bien acondicionados, formando en todo *6 3/4* cargas de *Mulle* para entregarlo en la misma buena condicion a *los Srs. Donato y Cas* en *Pobosi* dentro del término fijo y perentorio de *26* dias de la fecha. Igualmente confieso haber recibido a cuenta de mis fletes la cantidad de *naís*, y el resto que me corresponde a razon de *10 p* por carga de *Mulle* será satisfecho en *Pobosi* por el indicado *S. S.* cuando haga mi fiel entrega; rebajando _____ por cada dia que demore, mas que _____ ya especificados. A cuyo cumplimiento me obligo en toda forma de derecho, con mi persona y bienes habidos y por haber, y especialmente mi presente recua, para responder de todas las faltas, daños y perjuicios que resulten por mi culpa o negligencia, firmando tres conocimientos de un tenor y para un solo efecto en *Calama Noviembre 28* de 1841. Por no saber firmar, ruego le haga por mí D. _____ Por *súplica del otorgante*,

Fuente: AA, 1841.

Independiente de lo anterior, es importante resaltar que pese al alto nivel de especialización que implicó la labor arriera algunos de estos especialistas migraban temporalmente a las actividades mineras. Lo anterior queda ejemplificado en la carta del Prefecto del Litoral a Don Carlos Tamayo, Ministro de Hacienda de Bolivia en donde plantea que en mayo de 1854 Cobija se encuentra sumida en la mayor necesidad, destacando que por la ocupación

peruana se suspendieron las remesas de ganado desde Argentina, a lo que se suma la falta de brazos para el trabajo minero, ya que los pocos peones que se conseguían habían vuelto a la arriería. En ese sentido, podríamos decir que la actividad arriera era segura y, posiblemente, la minería una actividad más inestable pero a la vez mucho más rentable (ANB MH, Tomo 136, N° 28, 1854).

Por otra parte, se perciben otras formas de arriería en Atacama, correspondiente a aquella independiente de los centros urbanos y los grandes comerciantes, constituyéndose como una arriería en donde los productos intercambiados y los animales utilizados, generalmente, eran de propiedad de estos mismos; y en donde, parte de los recorridos diferían de los caminos establecidos por las autoridades, con el objetivo de evitar costes asociados. Aunque esta pareciera más tradicional, su lógica se construyó a partir del sistema mercantil ya que constituyó el eje fundamental del contrabando.

En ambos tipos de arrierajes, es factible reconocer que una importante parte de los arrieros fueron Atacameños. Sin embargo, al igual que en el caso de los Changos –aunque para este periodo es importante diferenciar a la población indígena de la no indígena por la existencia del tributo–, en los documentos comerciales no dependientes del Estado predomina una forma de clasificación que se asocia a aspectos labores y no étnicos, siendo, en este caso en particular, muchas veces difícil distinguir qué arriero se considera o no atacameño.

Más allá de la adscripción étnica, uno de los aspectos más interesantes, guarda relación con las formas de integración espacial que tendrán los arrieros: integración que estuvo fuertemente cruzada por aspectos tradicionales. En ese sentido, considerando el registro del archivo Artola, la totalidad de los arrieros identificados provienen de tierras altas, situación que se da desde momentos coloniales (Sanhueza, 1991) y que, creemos, guarda relación con la mantención de una tradición de movilidad prehispánica en donde la tendencia es que la población alteña baje y la población costera no suba, o lo haga en menos ocasiones. Lo anterior se repite también en los Censos, destacando que en 1841 sólo un arriero vivía en Cobija; y en 1841, sólo cinco. Este panorama al parecer se mantiene e intensifica a lo largo de la historia de Cobija, ya que en el relato de Philippi (1860), quien pese a encontrarse en la costa, contrata a Atacameños con sus mulas para hacer su viaje de exploración.

Creemos, por tanto, que los arrieros atacameños sustentaron su movilidad mediante una percepción del paisaje costero como un espacio complementario dentro de la lógica de manejo de los diversos pisos altitudinales. Esto, comprendiendo que: “La percepción y el conocimiento que el hombre andino adquirió de sus múltiples ambientes naturales a través de milenios le permitió combinar tan increíble variedad en un solo macrosistema económico” (Murra, 2002: 85).

En ese sentido, pese a que la percepción atacameña del paisaje estuvo cruzada por una tradición previa, el incentivo del sistema mercantil conllevó transformaciones importantes gracias al desarrollo de nuevos núcleos comerciales a lo largo del espacio andino que redireccionaron la forma de moverse. Por ello, los núcleos mineros fueron fundamentales, tal como es el caso de Potosí. A estos suma el noroeste Argentino, destacando que: “los arrieros atacameños adquirían las mulas de los argentinos que introducían ganado por San Pedro de Atacama, y posiblemente, también las compraban directamente en los valles de Salta” (Sanhueza, y Gunderman, 2007: 129) Por lo tanto, aunque se sabe que el uso de Cobija es previo, su configuración como puerto oficial lo convirtió en un punto esencial para los arrieros atacameños y no atacameños, tanto para llevar la carga mineral como para la obtención de productos de consumo extranjeros.

Asimismo, factores como las políticas gubernamentales de pago de tributo complotaron para incentivar una movilidad indígena más permanente hacia otros sectores, especialmente hacia Argentina. Destaca en esta línea las declaraciones del Coronel Anaya, prefecto de Cobija, quien en 1829 planteó que: “el espíritu de estas sugerencias se reduce a inspirar habitantes deseosos de separarse de la república y unirse a la Argentina, en la que les dicen estará exentos de tributos que aquí pagan” (citado en Cajías, 1975: 172).

A lo anterior suma, la integración de personas no indígenas a estas redes de familias indígenas que se asentaron en estos espacios atacameños, destacando el caso de Calama. Así, esta ciudad se convirtió en un punto esencial de conexión, constituyéndose como un puerto activo, cosmopolita, en donde fueron estableciéndose un grupo de comerciantes de diversa procedencia (Larraín, 2008).

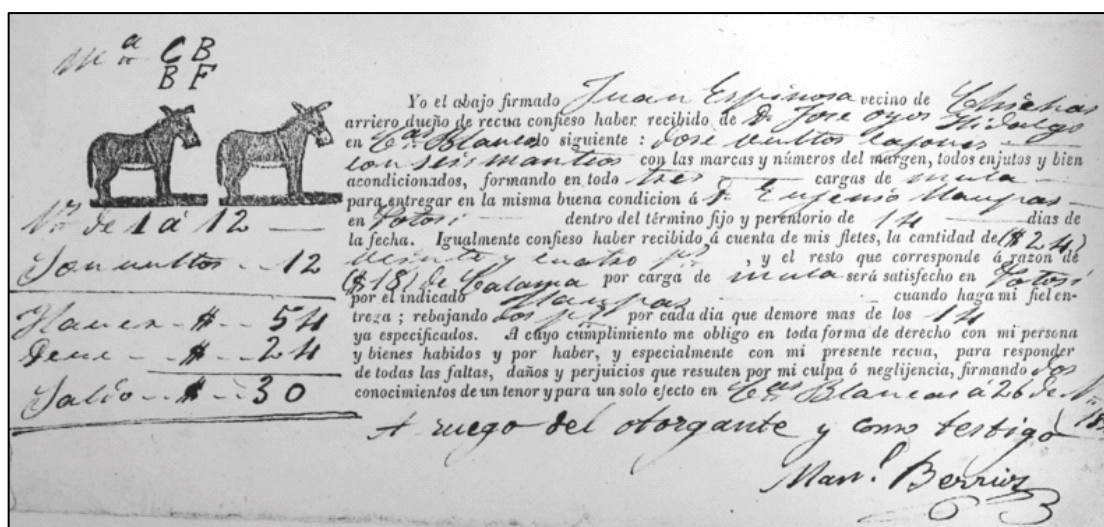
En tal sentido, en este espacio Atacameño a medida que avanza el siglo XIX, como señala Larraín (2008: 124):

los no indígenas (nacionales bolivianos, chilenos y argentinos) se van adueñando de recursos territoriales originarios atacameños hasta convertirse en una reducida élite regional de terratenientes, comerciantes y mineros que dominan a los indígenas asentados en las dos cuencas (aunque menos claramente a los que vivían en la puna, asolada por montoneros). Esta pequeña clase pudiente se articula a la vera de la antigua ruta que une Cobija (Puerto de Lamar) y Potosí: por su cercanía al reencontrado mineral de Huantajaya (Tarapacá) y con el impulso de la minería en el Alto Loa, Lípez y alrededores, Chiu Chiu vivió un período de bonanza agrícola especialmente activo en la segunda mitad del siglo XVIII y durante la primera parte del siguiente.

Independiente de los anterior, los indígenas y su vínculo con el transporte no desaparece e incluso, como comentábamos previamente. en algunos casos gracias a su capacidad de negociación establecieron empresas de transporte de carga de tamaño considerable, adquiriendo un nuevo *status* en función de la acumulación de tierras, animales de carga y recursos monetarios.

Finalmente, señalar que el sustento de Cobija requirió una conexión terrestre hacia el interior, en ese sentido, no podemos acercarnos al Puerto Lamar sin resaltar la labor de la arriería en la construcción de éste, labor que se funda en las raíces más propias de la construcción del espacio andino vinculado a la conexión entre los distintos pisos ecológicos.

Imagen 6. Recibo flete arriero (1853).



Fuente: AA, 1853.

IV.3. Los Changos y sus transformaciones

La categoría que hegemonizó a los grupos costeros del área del actual territorio de Chile, que comprende el Norte Grande y Norte Chico, fue la de Chango, la cual, según se postula, sería un concepto genérico para varios grupos que se extendieron desde el sur de Perú hasta la zona del semiárido —específicamente Tongoy—, entre los 17° latitud sur hasta los 30° latitud sur (Castro, 2009). Dentro de los pueblos que se reconocían durante el periodo Colonial en la costa atacameña se encontraban los camanchacas, los *pro-anches*, *changos*, *uros* y *puquinas*, los cuales fueron registrados de forma distinta, posiblemente, a partir de un criterio lingüístico. A su vez, destaca en el caso de Cobija que la aparición diferenciada, en libros parroquiales, de *pro-anches* y *Camanchacas* (Bittmann, 1983; Castro, 2009). Es posible suponer que la denominación Chango se vinculó a una identidad productiva costera, más que a una identidad étnica. Esta categoría se habría vuelto hegemónica, considerando que, dentro de las políticas coloniales, se buscaba organizar a la población y uno de los elementos dominantes para lograrlo era considerar la variable de la actividad productiva y el área geográfica. Por lo tanto, “no podemos descartar entonces el hecho de que algunos de los nombres étnicos de los pescadores de la costa, pudieran corresponder a distintas especializaciones en la pesca y recolección marina, así como a categorías sociales y religiosas, independiente de su origen étnico” (Martínez, 1990: 20).

En ese sentido, se puede sostener que los Changos que aparecen registrados en momentos republicanos iniciales responden, más bien, a un conjunto de tradiciones previas desarrolladas por grupos cazadores recolectores costeros. Estos grupos, que se movieron latitudinalmente y mantuvieron patrones de asentamiento dispersos –junto a una organización social relativamente igualitaria y no centralizada–, constituyen una multiplicidad de entidades sociales que, posiblemente, se reconocieron como distintos entre sí, pero que, a su vez, contaban con elementos comunes que facilitaron su intercambio y parentesco. Por lo tanto, es factible reconocer una continuidad cultural, por lo menos a nivel de identidad productiva, de los grupos costeros desde momentos prehispánicos en adelante, como también su integración al sistema de poder político y económico republicano que, en la zona del Loa, conllevó un crecimiento explosivo de la actividad minera.

Es probable que, para el momento republicano, los pueblos costeros fueran menos visibles en el sistema laboral que los Atacameños, dada su continuidad en un modo de vida cazador-recolector marino tradicional, del cual hablamos anteriormente (Aldunate, Castro y Varela, 2010). Esto puede ejemplificarse, por una parte, a través de una carta enviada por el administrador de la Aduana de Cobija al Ministro del Interior boliviano en 1828, donde establece que en el puerto no hay más de 100 personas. Sin embargo, no cuenta a los visitantes esporádicos ni a los pescadores. Estos últimos, “solo están cuando hay pesca y luego se trasladan a otra caleta donde la encuentran” (Cajías, 1975: 94). Por otra parte, en la observación realizada por Atanasio Hernández sobre el puerto de Cobija en 1830, al referirse a la población de Cobija, detalla cuidadosamente lo que se considera la población descendiente de indígenas del puerto:

Cabe mencionar en este lugar de los antiguos habitantes de esa costa y particularmente del Puerto. Ellos descienden de nuestros antepasados Indígenas por su color. Son esencialmente pescadores, y no tienen domicilio fijo. En las diferentes estaciones del año siguen el curso en la pesca por toda la costa, y son unas tribus nómadas y errantes. Sus costumbres son raras y algo montaraces- Hablan generalmente el idioma español, y además conversan un lenguaje particular que en nada se parece á los de país- En todo el curso de la evolución hán vivido á su

arvitrio sin mas que una dependencia nominal hacia el Gobierno en Atacama, q. ⁿ les nombara un Alcalde. Viven constantemente casi al raso: nada es mas insignificantes que su ramadas, si aun este nombre puede darse á sus miserables aduazes. Toda su hacienda consiste en una balsa en odres, algunos malos instrumentos de pesca, y cuatro trozos de madera para formar la choza que cubren por el techo con una piel de Lobo. Se afectan sin embargo en una veneracion religiosa acia, su antigua capilla que aun ecsite en ese Puerto; y es cierto que para atraer á estas familias á la vida sociales es muy interesante el establecimiento de una Doctrina tanto mas cuanto el Parroco de Cobija tiene su residencia á 50 leguas sobre el interior (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

Con respecto a la organización de parentesco, llama la atención el carácter endogámico de los changos. Esto se rastrea desde momentos coloniales en el “libro de Varias Ojas”, (Casassas, 1974) en el cual se registran partidas de bautizos y matrimonios en donde se observa que “prácticamente todos aquellos matrimonios de camanchacas son endogámicos, sin figurar ningún matrimonio entre camanchacas y atacamas” (Aldunate, Castro y Varela, 2010: 344). Ello, se condice con lo observado en los Censos de 1840 y 1841 en donde la gran mayoría de los pescadores, posiblemente changos, poseían los mismos apellidos, repitiéndose intensamente los casos de Armendares, Maturana, Maldonado y Sajaya. Aunque, tanto los apellidos Maldonado y Armendares en distintos momentos del desarrollo de Cobija, se ven también en arrieros. No obstante, esto quizás podría explicarse por la apropiación de apellidos castizos, más que por mestizaje. A la sazón, tomando la propuesta de Aldunate, Castro y Varela (2010) la endogamia changa no sería difícil de explicar por las diferencias evidentes entre changos y atacameños, considerando que estos últimos poseían un débil vínculo con el mar y, por lo tanto, con lo que esto implica a nivel de subsistencia y cosmología para ellos.

Con respecto a la subsistencia de los changos, además de la caza y la recolección marina, se habrían integrado fuertemente a labores portuarias y navales, especialmente, la carga de buques, además de otras labores mineras. Ello, se ejemplifica a través de la siguiente declaración de Teodoro Espinosa que data de 1850:

asegurado de ser de 25 años de edad, soltero, natural de chango República chilena, empleado en el Buque titulado Illimani en la clase de moso y sirviendo en la marina[...] que servir en dicho buque que hace 3 meses que envian desde Valparaiso después de haber regresado de Talcahuano de donde trajeron arinas y maderas y descargaron en Valparaiso quedando parte de la arina recibieron otros cargamentos de cajones y arinas con los que se dirijieron a este puerto (AGH FB, Vol. 1, 1850).

En este relato, destacan también las transformaciones en torno a la movilidad de algunos changos, quienes ya no sólo transitaron entre las actuales zonas del Norte Chico y Grande de Chile en sus balsas de cuero de lobo, sino llegaron incluso a Talcahuano cumpliendo labor de cargueros. Incluso estas labores las realizaban en las mismas balsas de cuero de lobo, como señala D'Orbigny:

También se efectúa con esos barcos livianos el contrabando entre los comerciantes del país y las naves ancladas en la rada, de las mercaderías prohibidas, tales como la plata piña y otros objetos de gran valor; por esos cada casa tiene a su balsero titular, siempre depositario de grandes riquezas y siempre personalmente en la miseria más absoluta, tanto él como su familia. Hombres abnegados, esos balseros están dispuestos a todo. Su probidad es conocida, al punto que nunca se les teme hasta cuando son instrumento de una operación importante y encargado de grandes valores (1945: 936).

Asimismo, se habrían integrado fuertemente a las labores mineras, especialmente en el marco del pirquino, estos ejemplos se extienden desde Copiapó al norte, abarcando para ese minuto tanto territorio chileno como boliviano. Rodolfo Philippi señala, a mediados del siglo XIX, sobre un grupo de Atacameños:

Habiendo la guerra entre Perú y Bolivia hecho imposible el comercio entre Cobija y Atacama, estos indios habían pensado emplear sus mulas en una expedición a Paposo para cambiar por coca –el uso de mascar las hojas de coca, tan general en Bolivia y Perú, está igualmente esparcido entre los changos– congrios y mariscos secos y vender éstos en las provincias argentinas. Llegados a la costa hallaron, sin embargo, sus esperanzas en gran parte frustradas, porque la mayor parte de los

changos, en vez de dedicarse a la pesca, habían preferido trabajar en las minas; los atacameños, pues habían podido comprar solamente una cantidad pequeña de pescado (1860: 32).

Lo anterior, también es observado por Ruschenberger (1835) cuando explica detalladamente su viaje a una milla de Gatico, localidad colindante a Cobija. En su relato detalla que, ascendiendo la ladera de los cerros por las quebradas a través de un sendero zigzagueante –más o menos a 1300 pies–, se distinguen varias bocaminas con profundidad no mayor a 15 o 20 pies. Junto a ello, describe la presencia de un toldo blanco en cuyo alrededor había media docena de chozas pequeñas, entre las cuales se distinguían cerca de 20 mujeres y niños, quienes rompían piedras y seleccionaban el mineral (Lofstrom, 1991).

Sobre la relación entre changos y minería surgen varios cuestionamientos. En primer lugar, recogiendo lo observado por Rushenberguer, nos preguntamos sobre cómo habría ocurrido la labor productiva minera changa. A la luz de la evidencia, los changos se habrían vinculado la minería a través del pirqueño por lo que su relación con los empresarios mineros y las casa comerciales habría sido bastante parcial a diferencia de la relación establecida con los peones mediatizada por un contrato. A su vez, esta labor –al igual como se observa en la caza y recolección marina–, se ve traspasada por las relaciones tradicionales de género de los pescadores ya que se incluye a mujeres y niños en la labor minera.

Otro cuestionamiento que surge es si es posible plantear que la labor de pirqueño changa tuvo real injerencia en la productividad minera local. Al parecer no habría sido relevante la producción minera changa en relación a la extracción total de cobre en la zona, no obstante, para los changos la minería se habría erigido en un principio como una práctica más bien complementaria la que habría ido adquiriendo relevancia de manera exponencial, en función del aumento del valor del cobre en el mercado.

Mas allá de lo anterior, lo que si sabemos es que la minería, sobre todo, del cobre se desarrolló por los changos previamente –incluso en momentos precolombinos– y se vinculó tempranamente a la realización de anzuelos de cobre. En ese sentido, es factible pensar, que el cobre que se extraía se pudo utilizar para la realización de instrumentos y

herramientas vinculadas a la caza y recolección marino. Sin embargo, no se presentan evidencias de estas actividades para este periodo por lo que es más factible pensar que la labor de pirquino se asoció, principalmente, a la extracción mineral para venta lo que permitía obtención de circulante para el pago del tributo y para la subsistencia en un sistema con creciente uso de la moneda.

Pese al desarrollo temprano de la minería, los grupos vinculados a la extracción marina –ya sea actividades de orilleo y/o navegación– permanecieron realizando estas actividades, a las que se sumaron las de carácter minero, lo que expone un proceso de transformación identitaria importante. En este sentido, los cambios mantuvieron aspectos tradicionales de la relación con su medio, características que desde los ojos europeos, según Bittmann (1980), sería producto de (1) la condición de vida miserable, (2) la movilidad permanente y (3) el aprovechamiento de diferentes partes del lobo marino, especialmente, para la construcción de balsas, pero también para viviendas, vestimentas, recipientes, cordelería y alimento. Señala D’Orbigny respecto a las balsas:

Es con esas embarcaciones [...] que tanto de rodillas, tanto sentados en la delantera y remando por medio de una larga pértiga empleada de ambos lados alternativamente a derecha e izquierda, van a cazar a los lobos marinos, muy comunes en toda la costa. Las emplean, por lo general, para llegar a alta mar; allí espían a los peces, los siguen con mirada penetrante en el seno de las olas y eligen el momento favorable para arrojar con extrema destreza un pequeño arpón, que difícilmente no alcanza su objetivo (1945: 936).

Los cambios, habrían tenido una percepción del paisaje continua, es decir, sin una distinción de los límites constituidos por los nuevos Estados naciones. Esto, comprendiendo que, aunque tenían conocimiento sobre qué territorio pertenecía a Bolivia y a Chile, los espacios era transitados libremente, existiendo cierta continuidad en la movilidad espacial. De hecho, una de las cosas a la que D’Orbigny le llamó la atención fue que el pescado fresco era traído no de la costa inmediata a Cobija sino desde Copiapó, emplazado a más de un centenar de kilómetros al sur de Cobija, correspondiente a territorio chileno.

Por lo tanto, los grupos costero de Atacama compartieron una identidad en torno a los medios de subsistencia y tecnología similar y dentro de sus características más notables,

estuvo la dependencia al mar y el desarrollo de tecnologías asociadas (Llagostera, 1982), tales como la navegación, el uso de balsas de cuero de lobo y la pesca. Esta tradición milenaria, se sustenta en uno de los elementos más notable del escenario local: el mar. El mar constituyó la fuente principal de subsistencia, complementada con un desierto vivo y dinámico por donde transitan los arrieros y se obtienen los recursos minerales.

IV.4. Los empresarios, el desarrollo del comercio y la explotación de materias primas.

Desde el nacimiento de Cobija, fue fundamental el surgimiento de una burguesía comercial –compuesta mayoritariamente por extranjeros–, cuyo rol articuló la inserción de este territorio al sistema capitalista industrial, sobre todo, en concordancia con la elite gobernante boliviana, pese a que sus intereses eran independientes a los objetivos del Estado boliviano –centrados en establecer una discutida economía proteccionista (Huber, 1997)–. A pesar de los desacuerdos entre las casas comerciales y las políticas económicas de Bolivia, durante la primera mitad del siglo XIX, las primeras disfrutaron de ciertos privilegios ya que sus inversiones eran útiles para dar los impulsos económicos en la zona, necesarios para el éxito de la “Nueva Bolivia”. De este modo, las casas comerciales habrían reorganizado las labores del resto de la sociedad local, principalmente, de quienes se vincularon a la minería y el arrieraje.

Uno de los primeros personajes que resalta en la zona, es el español Lucas de la Cotera. Este comerciante fue uno de los más influyentes empresarios arequipeños entre 1821 y 1824: “sus buenas relaciones con las autoridades españolas, incluido el propio virrey La Serna y sus enormes ingresos, lo llevaron a convertirse en el principal abastecedor y financista del gobierno virreinal en la agonía de su presencia en el Perú” (Condori, 2011: 837). En marzo de 1827, José Antonio Sucre autorizó a de la Cotera, para la instalación de un puesto comercial en Cobija, como también para explorar rutas hacia el interior (Condori, 2011) y, gracias a esto, llegó el primer cargamento importante al puerto en 1827. De esta forma, hasta inicio de 1830 de la Cotera, fue el principal concesionario del puerto recibiendo terrenos no sólo en la costa, sino también hacia el interior de Atacama (Cajías, 1975). Sin embargo, su temprana muerte a mediados de 1830 habría truncado su proyecto comercial (ANB MH, Tomo 21, N° 17, 1830)

Otro empresario importante en Cobija fue el comerciante español José María Artola, quien según Arce “después formó la sociedad Artola Hermanos, firma de mucho prestigio y que extendió posteriormente sus negocios a algunas ciudades de Europa” (1997: 23). Dentro de sus negocios destacaron agencias comerciales, tanto en Cobija como en Calama; la explotación, compra y venta de metales e incluso se le ha vinculado con la trata de culíes (Segall, 1968). Tanto en el caso de la Cotera como de Artola, habrían tenido intereses políticos distintos al eje republicano. De hecho, el mismo Artola fue expulsado en una ocasión de Cobija por su cercanía con el gobierno español. Sin embargo, la necesidad de inversión habría aflojado un control efectivo de estos aspectos.

A estos empresarios españoles, se suman los franceses Domingo y Máximo Latrille, Ramón y Amán Lemaitre, Juan y Pedro Garday, y el chileno José Santos Ossa, entre otros (Arce, 1997) Estos empresarios, desarrollaron una creciente industria, en principio fuertemente vinculada a la explotación del cobre, para luego tomar mayor protagonismo la explotación del guano y, hacia la década de 1870, con la plata y el salitre. A ellos se agregan los empresarios Argentinos, especialmente, provenientes de las ciudades de Salta y Jujuy. La relación con Argentina se da, tempranamente, en asociación con las ya comentadas circunstancias políticas, pero también vinculada a la reactivación del circuito de la plata potosina, desde las independencias hasta la primera mitad del siglo XIX. Será desde Argentina donde se obtendrá el ganado necesario, tanto para el transporte como su consumo, siendo, por lo tanto, un elemento fundamental para el arrieraje y la movilidad de personas y productos. En ese sentido, como señala Quintian:

El ganado en pie continuó organizando el comercio interregional pues era pagado en monedas de cobre y plata, insumo básico para los comerciantes salteños. Restablecido luego de la independencia, este tráfico integraba las provincias del norte: mulas criadas en Santiago del Estero, La Rioja, Catamarca y Tucumán, eran invernadas en Salta. Similar destino seguían los caballos, burros y vacas invernadas en las planicies cercanas a la quebrada de Humahuaca y en los valles Calchaquíes de donde abastecían el transporte, la carga y el consumo altoperuanos. Con los retornos en plata los grandes comerciantes salteños pagaban las importaciones en Cobija y Valparaíso para abastecer Salta y Jujuy (2012: 23).

Para incentivar el asentamiento de los empresarios en Lamar, el gobierno boliviano otorgó una serie de beneficios con el fin impulsar el desarrollo inicial del puerto comprendiendo que Cobija no ofrecía las condiciones ideales para la vida cotidiana, principalmente, por la falta de agua y los problemas de conectividad hacia el interior (Cajías, 1975). Dentro de estos beneficios destaca la: “contribución o derecho aduanero de 2% desde que se habilitó el puerto, sobre toda mercadería extranjera que se importase, se abolió años después y el puerto quedó declarado libre y franco” (Arce, 1997: 15)

Asimismo, a inicios de la República, Santa Cruz generó un sistema de concesión de minas a particulares y permitió la libre exportación, con el objetivo de incentivar la minería en el litoral y, por consiguiente, la llegada de extranjeros y sus capitales. Estos reorganizaron la producción local e incluso para la segunda mitad del siglo XIX, la casa Artola habría introducido la “ficha-salario” como dinero alternativo (Aldunate, Castro, y Varela, 2008). Por lo tanto, los empresarios comerciantes del puerto –en su mayoría extranjeros– dispusieron de una gran libertad para el desarrollo de sus negocios, constituyéndose Cobija y Atacama como una tierra de las oportunidades. Estos empresarios, además establecieron una red de parentesco importante que permitió afianzar el desarrollo de los negocios locales, más allá del límite de las nacionalidades y los territorios de cada país. Así, por ejemplo, José Santos Ossa se casó con una hija de José María Artola, y la hija de ambos con Andrés Garland, todos importantes empresarios de la zona. En ese sentido, la herencia mediante la hija mujer pudo ser un mecanismo efectivo para el mantenimiento del *status*, como ocurre en el Noroeste argentino en donde, como señala Conti (1992: 30): “Es interesante ver, a través de los testamentos, cómo a pesar de la desaparición de algunos apellidos, la composición de la elite local se mantiene –y amplía– mediante la herencia de las hijas mujeres, quienes traspasan sus bienes y su posición social a sus descendientes”.

Tomando un ejemplo particular, una de las casas comerciales que alcanzó un notable desarrollo, fue la de José María Artola. Esta Casa Comercial aparece en los registros de la década de 1830 con el nombre de Casa Artola. Luego, a partir de la década de 1830, se pasa a denominar “Artola e hijos” y, posteriormente, pasa a constituirse la razón social “Artola y hermanos” (Bermúdez, 1967). Asimismo, esta empresa generó alianzas con otros empresarios como la realizada a fines de los ‘60 con Juan José Aguirrezavala, a quien los

Artola traspasan parte de sus bienes cuando la familia vuelve a España después de haberse “hecho la América”. La evolución comercial y éxito de esta empresa se sustentó en varios elementos, entre los que cuentan: el monopolio entre otras casas comerciales y elementos fundamentales para el trabajo de la minería de la plata como es el azogue (Platt, T. 2012); el establecimiento de redes comerciales, manejadas por la misma Casa con sedes en ciudades como Calama y redes externas con otras casas comerciales que permitía la conexión con Potosí y el noroeste argentino; la posesión de minas y su explotación, como es el caso de San Bartolo y el control del movimiento de las remesas ejercido a los arrieros.

Una de las polémicas que refleja la libertad de los empresarios en la zona, es la del Prefecto Anaya, quien llegó a ejercer su cargo a Cobija en 1829. Su gestión fue a lo menos compleja. Desde su llegada expresó su disconformidad con las condiciones del puerto y el comportamiento de las personas que en éste residían. Dentro de sus quejas, a dos meses de su llegada, en septiembre de 1829 planteó al Ministro del Interior lo siguiente:

a) este puerto es una isla desguarnecida. b) Los hombres en esta distancia son audaces e insubordinados pues cuenta casi con la impunidad. c) Hay una libertad salvaje sólo comparable con la de los beduinos. d) Este sistema de desorden, de corrupción y de insubordinación a las leyes y a las autoridades de este puerto, es el punto más difícil de destruir (citado en Cajías, 1975: 161).

La situación de Anaya en el puerto fue cada vez más difícil. De hecho, para noviembre de 1829 se reportó un motín en Cobija resultado, según exponen sus declaraciones, por el contrabando ejercido por el albañil peruano Raimundo Ríos, defendido, entre otras personas, por el comerciante vasco Bartolomé Fernández y el colombiano Domingo de Alcalá. Dieciocho personas firmaron una carta en oposición a Anaya entre los que se cuentan los españoles Antonio Seoane y Bernardo Rivera; los franceses M. Hubert y M. Dutestre, además de los directamente implicados. Las acusaciones sobre supuestos abusos de poder fueron aumentando notablemente contra Anaya, quien, en diciembre de 1829, recibió a su secretario General, Manuel Salas, el cual, según el mismo Anaya, en vez de ayudarlo se volvió hacia los complotadores. Esta polémica terminó con la llegada de Atanasio Hernández, amigo cercano de Santa Cruz, quien fue enviado a Cobija con la

misión de dar cuenta lo que ocurría y realizar un llamado a la concordia. La historia finalmente, terminó con la renuncia de Anaya.

Lo anterior refleja la compleja relación entre el gobernador nacional y los empresarios y/o propietarios extranjeros. En este sentido, pese a que Anaya pudo haber exagerado: “tenía razón en lo básico, pero finalmente tenía que ser derrotado puesto que contra él estaban no solamente los intereses de los comerciantes, de los contrabandistas, sino también el propio Estado, al que, por no encontrar otro medio, le convenía que se quedasen aquellos comerciantes para el fomento del Puerto” (Cajías, 1975: 171). La labor de Anaya, a pesar de sus esfuerzos, incluso fue criticada por Atanasio Hernández, enviado del gobierno, quien en su observación de Lamar de mayo de 1830 plantea lo siguiente:

Cuando posteriormente há sido llamado por la nacion á tomar las riendas del Gobierno, las provincias que ha dictado para realizar esta empresa importante, son tan efectivas, que si no esta logrado en mucha parte el hermoso plan de dar Puerto y comunicacion exterior a Bolivia, és porque las autoridades secundarias y Subalternas no han correspondido á las elevadas, y patrioticas ideas de S. E.- Me contraigo en este momento al Gobernador de Cobija Coronel Manuel Anaya, Jefe que siendo especialmente escojido para animar y adelantar esta empresa, há puesto muy debilmente en practica los conocimientos de Injeniero, Hidraulico y Arquitecto que dice poseé. La prueba de su incapacidad, y nulidad absoluta está a la vista- en las obras del Estado- Se han construido en verdad Almacenes, Cuarteles y otras habitaciones; pero si se examina la irregularidad con que se hán hecho, el descuido, poco interes y abandono con que se hán manejado los objetos mas vigentes y sagrados de una empresa tan recomendada, se me dispensará este justo apostrofe que no puedo menos en consignar en la presente memoria para formar un verdadero concepto de lo que se há trabajado, y lo q. debio adelantarse. Embano se querrá alucinar al gobierno con la falla en medio confianza; digase de una vez que no se há hecho mas q hacer marchar las cosas-por si, sin comprometer ninguno de aquellos medios que son tan precisos para vencer las dificultades.- Como quiere que sea, y dejando á que su sucesor manifestará de un modo práctico y diferente que hay entre uno y otro funcionario, y de lo que es cápaz el hombre que tiene delicadeza y un

poco de amor nacional; me contraeré á dar alguna idea al Supremo Gobierno de las obras publicas de este Puerto que es el objeto de esta Capitulo (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

Analizando la situación de Anaya, es importante señalar cómo desde el inicio del desarrollo de Cobija la figura del Estado y de los gobiernos- en particular- quedó subordinada a los intereses del empresariado. Esta situación implicó que cualquier medida de control efectiva y de fiscalización que algún funcionario quisiera aplicar debía pasar por la aceptación de ellos. Tanto es así, que el rechazo de Anaya no fue sólo de los empresarios sino, sobre todo, del gobierno central de Bolivia que vio en Anaya la amenaza de enemistarse con quienes, finalmente, controlaban política y económicamente el puerto.

Así, el gobierno boliviano del periodo dependía del empresariado tanto por sus intereses primarios de que estos desarrollaran el comercio del puerto pero sobre todo dependían económicamente, recordando que el gobierno boliviano en repetidas ocasiones solicitaba préstamos a estos. En ese sentido, el naciente empresariado de Cobija tenía el control real del gobierno del puerto, siendo la escasa y casi nula presencia del Estado boliviana una medida ex profesa del gobierno central.

Estos conflictos entre gobernantes y comerciantes fueron una constante, no sólo en el desarrollo de Cobija, sino de todas las ciudades costeras aledañas –como Mejillones y Antofagasta–, observándose una fuerte tendencia a hacer vista gorda, por parte del gobierno central, a los dudosos comportamientos de muchos de los empresarios que se encontraban en el puerto. Ello, con la intención de mantenerlos invirtiendo en la costa.

Sin embargo, no se puede desconocer la labor de estos último, considerando la situación de abandono que tan bien expresa Manuel Solá, empresario de origen argentino, al prefecto de Cobija a nombre de la junta de vecinos del puerto el 30 de junio de 1845:

[...] a 21 años de la creación e este puerto poco y nada parece que le hubiera costado los desvelos del Gobierno, por que no ofrece un solo monumento, una obra pública de importancia, ni cosa en que aparezca marcada la mano de la autoridad del Estado. A esepcion de las fuentes de agua, y los almacenes que se trabajan e la actualidad,

lo demas que háy en Cobija és esclusivamente debido a los esfuerzos de sus habitantes y á los beneficios que deja siempre el comercio, aunque no sea mas que de tránsito. En la aldea mas infeliz de la República se encuentra, Sr Prefecto una Iglesia en que los fieles puedan cumplir con los deberes de la Religion y un Sementerio público para depositar los muertos. En Cobija no hay otro templo que un rancho levantado por la piedad de los pescadores a un siglo atrás, ni mas Panteon que la falda de un cerro donde los cadáveres estan espuestos a servir de alimento á los buitres y a los perros... (ANB MI, Tomo 109, N°37, 1845).

En tal sentido, vemos que la percepción del espacio cultural de los empresarios se expresa como un paisaje desértico atemporal y acultural, exuberante de recursos naturales delimitados en función de la propiedad privada. Aquí, Cobija emerge como la utopía urbana en medio de este espacio desértico, es más, como el oasis cosmopolita cuya historia de progreso se delimita en función de los recursos asociados y, sobre todo, del esfuerzo personal. En tanto, el mar se ve como un continuo que conecta con la oportunidad de expandir el comercio hacia otros continentes.

Este espacio de conquista para los empresarios, se constituye como espacio de su propiedad, en el sentido literal. Esta propiedad queda claramente legitimada desde el gobierno central boliviano por los beneficios que el abandono intencional le otorga a ellos mismos.

IV.5. Los inicios del peonaje

Parte fundamental del desarrollo de la minería y explotación del guano de Atacama se sustentó en el peonaje y, por consiguiente, en un proceso de conformación de una identidad de clase, cuyo corolario fue la clase industrial obrera del Salitre. El peonaje se alimentó de una masa de trabajadores, principalmente itinerantes, dentro de los que encontramos atacameños y changos, pero, especialmente, trabajadores mestizos de nacionalidades diversas, bolivianos, argentinos y chilenos. Como ya comentamos, durante la primera década de funcionamiento del puerto se incentivó por parte del gobierno la llegada de indígenas. Pese a los intentos por atraer a población indígena al puerto la “*contribución indigenal se convirtió en un obstáculo para un asentamiento más definitivo*” (Pinto y

Valdivia, 1997: 186), por lo que fue necesario el estímulo a trabajadores asalariados chilenos para satisfacer la demanda laboral. Estos últimos fueron una parte importante de la mano de obra, destacando su principal arribo como personal asalariado para el trabajo en las guaneras a partir de la década de 1840. Los peones correspondían a una masa de trabajadores itinerantes, principalmente provenientes de Chile central y del actual Norte Chico, nacidos a fines del siglo XVIII, habituados a circular de un empleo a otro. La pregunta que surge sobre estos grupos es sobre su identidad. Según Pinto y Valdivia (1997), estos trabajadores constituyen una masa de personas mestizas, sin una identidad étnica y territorial clara, que se mueven oportunistamente en función de los recursos; no poseen apego ni al territorio, ni a los trabajos particulares y, menos, a sus jefes, por lo que se hace difícil retenerlos. Estos trabajadores, fueron aventureros: no solo se movieron dentro del territorio del actual norte de Chile, sino incluso hay registro de su llegada a California, durante la fiebre del oro a mediados del siglo XIX. Así, como plantea Guillermo Billinghurst¹⁷, quien obtiene la concesión de la sociedad Gibbs, Crawley y Cia., y la sociedad con la casa Campbell Outram en 1842 (González, 2000), en un informe de 1849 al Cónsul general inglés en Bolivia, Federico W. Bruce: “Por espacio de ocho años la población de este puerto no ha excedido de 500 á 600 almas y últimamente ha sufrido una fuerte emigración, á consecuencia de los descubrimientos de Oro en California, que la ha reducido bastante” (AHG FB, Vol. 5, 1849). En este sentido, como señala Pinto:

la cultura que se fue definiendo, desprovista de un sólido anclaje en tradiciones precapitalista y escindida por barreras nacionales e idiomáticas: todos estos rasgos habrían configurado un entorno donde el obrero debió modificar su imagen de sí mismo y del mundo, asumir nuevas conductas y valores, construir una nueva identidad. Debió abandonar antiguas seguridades basadas en la destreza y la experiencia, en la autonomía de su práctica laboral o en lealtades subjetivas afincadas en la tradición y el prolongado contacto personal, reemplazándolas por la fuerza del número, de la organización, de la acción planificada y concertada (1993: 427).

¹⁷ Se refiere al Padre del homónimo presidente de Perú entre 1912 y 1914.

A nivel histórico, aunque el tránsito desde las regiones del norte de Chile y costa boliviana fue permanente, hay varios hitos que marcaron el desarrollo creciente de la zona. El primero de ellos, fue la llegada de una colonia chilena de 60 personas en 1828, incentivada por autoridades bolivianas. Sin embargo, la población de Cobija bajó abruptamente con la invasión y destrucción del puerto por parte del peruano Salaverry en 1835 (Cajías, 1975), que abordamos un poco más arriba. Posteriormente, entre 1837 y 1840, con la abertura de la mina de Gatico, se observa una importante llegada de mineros provenientes desde Perú, Argentina y Chile. Es más, si observamos el Censo de 1841 se registra un total de 149 chilenos, 93 peruanos y 49 argentinos (ANB MI, Tomo 80, N°25, 1841).

Sin embargo, podríamos plantear que la primera oleada migratoria fuerte, vinculada al peonaje, guarda relación con el desarrollo de la industria del guano. Es a partir de 1840 cuando Cobija se pobló, principalmente de chilenos, quienes habrían mitigado la falta de trabajadores en la zona. La segunda oleada migratoria, que no sólo se extiende a Cobija sino a toda Atacama, fue motivada por el descubrimiento de Caracoles en 1870. Para este periodo se registra en Antofagasta cerca de 5.000 chilenos y en Caracoles una cantidad similar. En una carta con fecha de 25 de mayo de 1870 escrita a Don Ramón Sotomayor Valdés, Ministro de Relaciones Exteriores de Chile, a Belisario Prats, encargado de negocios de Chile en Bolivia, se plantea lo siguiente:

Los minerales conocidos con la denominación de Caracoles y Limon Verde, descubiertos no ha mucho en el Desierto de Atacama, han llamado seriamente la atención en este país i atraído gran número de ciudadanos chilenos, particularmente de nuestras provincias del norte. Atraídos por las relaciones de la fabulosa riqueza que aquellos minerales encierran, no han vacilado en abandonar sus labores en nuestras minas, las cuales no tardaran en resentir de la falta de operarios (AHG FB, Vol. 13, 1870).

La pregunta que surge, entonces, es por qué se establece este tipo de movimiento. ¿Es posible hablar de factores concomitantes que operaron en el incentivo de esta amplia movilidad? El primero de estos factores, constituye uno de carácter económico,

comprendiendo que la minería se constituyó como la oportunidad laboral de mejores posibilidades financieras en comparación al mundo agrario. A lo anterior suman políticas de parte del Estado chileno que habrían incentivado aún más este tipo de movilidad. Una de estas medidas correspondió a la prisión por deuda, régimen heredado del periodo colonial, pero que, posterior a la Independencia, fue derogado. Es durante, el régimen portaliano –el 8 de febrero de 1837– que se dicta la ley denominada Ley sobre el juicio ejecutivo. Como plantea Illanes esta ley de inspiración inglesa buscaba acelerar el cobro de los créditos en el territorio chileno para lo que establecía en su artículo 22 prisión contra cualquier deudor “cualquiera que sea su clase o fuero” (1992: 22). Así:

El drama que amenazaba a la sociedad deudora era agudo. El círculo infernal de la deuda recaía sobre la mayoría de los sectores sociales en una época histórica en que el afán productivo y de negocios era estimulado por las nuevas pautas económicas y los ajustes sociopolíticos traídos por la independencia como asimismo por los nuevos e importantes descubrimientos mineros del Norte Chico, a partir, especialmente, de la década de 1830... (Illanes, 1992: 25).

A lo anterior se suma, que la migración chilena también puede explicarse en relación a la existencia de los enganchadores, correspondientes a especuladores de empleo que trataban directamente con las empresas guaneras y que ganaban mucho dinero por “enganchar” trabajadores, principalmente, desde Valparaíso y llevarlos a Cobija.

Asimismo, encontramos acuerdos de parte del Estado de Chile con empresas guaneras, lo que generó acciones como es el traslado de prisioneros de la isla de Juan Fernández en el trabajo en las covaderas. Esto queda claramente expresado en la carta que el gobernador de Cobija, Manuel Buitrago, le envía al ministro del Interior de Bolivia el 30 de julio de 1845:

La mayor parte de la jente plebe que se encuentra en esta poblacion, ha tenido su origen de aquellos Chilenos sacados de presidio de Juan Fernandez para poblar este puerto; y aunque algunos de ellos, avecindados ya en él con familia é interes han suavizado un poco su carácter y mudado de costumbres, hay todavia otros

acostumbrado á llevar una vida desarreglada y llena de vicios; por otra parte el nuevo establecimiento de Huaneras atrae a este distrito á todos aquellos vagos y mal entretenidos de los Pueblos de Chile, que no teniendo allí una ocupacion de que vivir, son arrastrados por la necesidad y las mas veces por su mala conducta. Con tal clase de personas, con las que no se puede tomar la medida de hacerlos abandonar el pais, porque necesitan brazos para el fomento del trabajo en las huaneras y otros establecimientos. Es indispensable que la policia despliegue toda su vigilancia para evitar que puedan causar algunos males al resto de la poblacion (ANB MI, Tomo 109, N°37, 1845).

Este documento no sólo establece la existencia de un acuerdo con respecto al rol de los prisioneros, sino que además señala la gran cantidad de migración en Lamar y lo complejo que constituye tratar con esa población mal entretenida y de mala conducta, carácter que a medida que aumenta la población chilena se acentúa. A lo anterior, se podría sumar un sesgo nacionalista que se imprime en la forma de tratar a los chilenos con respecto a otras poblaciones. No obstante, no se puede negar lo dificultad del trato con población apegada al consumo de alcohol, insolente e incluso delincuentes, que veían la oportunidad de migrar a Bolivia como una vía de escape.

Las migraciones desde iniciado el siglo XIX guardan relación con las formas de movimiento actual en la minería del Norte Grande. Por ello, creemos que este periodo inaugura una forma de transitar por el espacio que permanece fuertemente en la actualidad para la pequeña y mediana minería, donde el sedentarismo constituye una excepción. Por lo general, los mineros viajan por todo Chile en función de las oportunidades de trabajo y salario, siendo difícil su retención en una faena particular. En este sentido, se entiende que la zona de Atacama sea concebida como un espacio de tránsito temporal con recursos laborales abundantes –pero donde el trabajo es duro–, en cuyo escenario surgen las relaciones sociales entre los trabajadores, como también una relación con el desierto, que es el sustento para el posterior desarrollo del proletariado en las regiones salitreras. Por lo tanto, se puede sostener que la emigración fue el punto de partida para un proceso de

transformación desde una fuerza laboral de carácter rural hacia una clase obrera moderna (Fernández, 1988).

Si comparamos la labor del peón en relación a lo observado en la arriería vemos que estos últimos contaban con un alto nivel de especialización, panorama muy distinto a lo observado en el peonaje. Lo anterior podría explicarse por varias razones, en primer lugar, la no disponibilidad de trabajadores mineros y guaneros especializados y; en segundo lugar, incluso es posible pensar la contratación intencional de trabajadores no especializados por parte de los empresarios lo que se traduciría en condiciones laborales peores para los peones. Lo anterior, comprendiendo que la relación que establecieron los empresarios con los peones fue de subordinación sustentado en la deuda que estos adquirirían al momento de convertirse en peones, deuda que fue el resultado del gasto del viaje a Atacama y adelantos necesarios para la subsistencia de los trabajadores en Cobija.

De este modo, los aspectos anteriormente nombrados junto con el rol que comienzan a tener los grupos obreros para fines del siglo XIX en diversas huelgas –alentados por las duras condiciones laborales de ese entorno– da origen a esa imagen de “las provincias salitreras como "cuna" del proletariado chileno, y como punto de arranque del movimiento obrero contemporáneo, tanto en su dimensión reivindicativa como política” (Pinto, 1993: 426).

Por otra parte, el guano, pero sobre todo la minería de explotación artesanal a inicios del desarrollo de Cobija, fue tremendamente rentable, cuestión que va aumentando a medida que se desarrolla el puerto. Tanto es así, que arrieros y changos se integraron a esta actividad de forma circunstancial convirtiéndose en algunas ocasiones en peones asalariados. Sin embargo, en ambos casos se va a constituir como una actividad esporádica en función de los precios de los minerales extraídos.

Otro grupo minoritario que surge bajo el alero de la explotación guanera fueron los culíes: inmigrantes chinos, que llegaron tanto secuestrados como engañados a través de contratos que nunca se cumplieron (Hincapié, 2001). En la década de 1850 China sufría una crisis

social, política y económica muy importante observándose problemas “de inflación, desfalco fiscal por el comercio de opio, desastres naturales, rebeliones políticas y pobreza rural” (Hincapié, 2001: 4). Esto devino en una migración masiva a la ciudad generándose una importante cantidad de mano de obra de muy bajo costo que fue aprovechada, en primera instancia, por Inglaterra. La forma por la cual eran llevados a tierras lejanas era a través de contratos engañosos imposibles de pagar, de esa forma adquirirían una deuda por la cual debían pagar con una vida de trabajo en condiciones infrahumanas (Segall, 1968).

A partir de 1845 a 1875 la trata de culíes fue muy intensa llegando a la zona de Perú cerca de 100.000 (Hincapié, 2001), trata que se extendió también al territorio boliviano y chileno para la extracción del guano, aunque en una cifra menor al caso peruano (Segall, 1968). Con respecto a datos específicos de culíes en Cobija, se sabe que la casa Artola estuvo en directa relación con su tráfico. La principal labor que cumplieron fue en la extracción del guano. Se debe considerar que en “1844 el Gobierno boliviano autorizó gastar “hasta la cantidad de 200.000 pesos en hacer practicable la navegación de algunos ríos de la república, en la colonización de inmigrantes y el establecimiento de carretas en Cobija” (Segall, 1968: 54) para poder explotar el guano; sin embargo, la migración siempre fue limitada por lo que finalmente sortearon esta situación a través de los migrantes chinos.

En general, para Atacama el registro de los culíes es bastante escuálido. Se sabe, por ejemplo, que hubo en algunas covaderas y en exploraciones mineras en Gatico (Segall, 1968). A nivel general, no para el caso de Atacama en particular, uno de los aspectos que transversalmente llamó la atención de los culíes fue la personalidad pasiva y la alta tendencia al suicidio (Segall, 1968). Por lo tanto, Cobija para los culíes se transforma en una condena: el mar y el desierto fueron el escenario de una vida sin sentido, de trabajo sin recompensa. Durante la guerra del Pacífico, los culíes prestaron importantes aportes al ejército chileno. Esta guerra convirtió a estos chinos esclavos en trabajadores libres pasando una parte importante de ellos a ser posterior a 1885 trabajadores del salitre (Lin Chou, 2004).

Finalmente, señalar que la presencia del peonaje es un elemento central en la construcción de Atacama y de Cobija en particular, ya que este grupo se fue convirtiendo durante el siglo XIX en el más populoso de Cobija. Lo anterior, comprendiendo que para la fundación de Antofagasta en 1873, más del 90% de la población era chilena (AGH FB, Vol. 31, 1873), observándose una ocupación soterrada del territorio boliviano previo a la Guerra del Pacífico. En ese sentido, vale cuestionarse si es que esta última, fue más bien el corolario de un procesos de ocupación por parte de Chile que se inició desde la década de 1840 en adelante.

IV.6. Los viajeros en Cobija durante las década de 1820 a 1840

Los motivos que llevaron durante el siglo XIX a los viajeros europeos y norteamericanos a América del sur fueron variados. No obstante, puede identificarse que uno de los más importantes estuvo ligado a la búsqueda de lugares para expandir el sistema mercantil. Este objetivo se convirtió en el prisma a través del cual los espacios materiales y culturales comenzaron a ser vistos. Dicha visión se sustenta en el imagen que los viajeros naturalistas construyeron sobre América y su riqueza natural: un imaginario basado en el exotismo y lo salvaje que se arraiga en la necesidad de generar un sistema de explotación efectivo de sus recursos (Pratt, 2000), no tanto para los bolsillos locales sino para los extranjeros. En ese sentido, se entiende que conocer es dominar (Pratt, 2000).

La llegada de estos viajeros, enviados por los gobiernos o incluso a cuenta propia, y sus escritos tanto científicos como experienciales generaron el nuevo mapa de la expansión mercantil que marca, hasta el día de hoy, los ejes de poder mundial. Estos nuevos mundos por explorar y explotar fueron categorizados a través de un relato que constituye una fuente limitada de gran riqueza para conocer parte de los contextos locales. En nuestro caso de estudio, no sólo hallamos una selecta descripción de los grupos indígenas, sino también de los inmigrantes y bolivianos, quienes constituyeron una parte esencial del desarrollo de este puerto. Así, como contraparte a la dinámica interna de Cobija, y dado su desarrollo, llegaron a la ciudad una serie de viajeros durante este periodo. A través de sus relatos podemos analizar cuál era la visión de algunos extranjeros sobre la zona, como también las

contradicciones que operan entre las supuestas condiciones poco auspiciosas del puerto para el desarrollo de la vida humana y los recursos que este mismo ambiente árido ofrecía:

en la década de 1820, mientras el infatigable minero Diego de Almeida y Aracena recorre el despoblado desde 1824 oteando alguna veta; Francisco O'Connor en 1826 lo hace buscando un puerto para Bolivia. Alcides D'Orbigny visita en 1830 el recién habilitado puerto de Cobija; en 1851 el médico alemán Aquinas Ried logra llegar a Chiu-Chiu y al Pucará de Lasana. El austriaco Johan von Tschudi se interna en el desierto en 1858 (González, 2007: 3)

A los anteriores, se suma el francés Jacques Antoine Moorehout y el inglés William Bollaert, ambos arribados a Cobija en 1828, como también el alemán Rodolfo Philippi, quien viajó a Cobija entre 1853-54, entre otros (Castro, Aldunate y Varela, 2012).

Tomando algunos ejemplos particulares destacamos a William Bollaert, inglés de ascendencia holandesa, quien llegó a Perú instalándose en Huantajaya como ensayador de los metales de plata que se exportaban a Inglaterra. Estudió los caracteres mineralógicos, principalmente de Huantajaya, además de elementos no metálicos como el salitre y el yodo, entre otros (Bermúdez, 1975). En su viaje entre Copiapó y Cobija señaló, claramente, que sus objetivos eran examinar la costa desértica con el fin de buscar hierro meteórico. Aunque durante su viaje pasa rápidamente por Lamar, sin entrar en mayor detalle, destaca la descripción de la naturaleza indómita de la costa desértica en donde observa una fuerte presencia de focas en la costa de Mejillones, resaltando el negocio asociado a la venta de la piel de este animal, así como de la abrupta geografía de la zona (Bollaert, 1851).

Otro de los viajeros fue el naturalista Alcides D'Orbigny, uno de los más notables por sus acabadas descripciones. D'Orbigny, realizó una serie de extensos viajes por toda América, entre ellos el paso –entre 1826 y 1833– por los principales puertos de la costa Pacífica –abarcando desde Chile a Perú–, relatado en su libro *Viaje a la América Meridional* (D'Orbigny, 1945). A su llegada a Cobija, D'Orbigny se encuentra con un puerto nacido desde el fracaso de Arica, capaz de sobreponerse, convirtiéndose en sede de las principales casa comerciales peruanas y chilenas. Sin embargo, su relato se halla impregnado de

imágenes ligadas a las condiciones de la costa desértica: “Si el perfume de las flores y el aspecto grandioso de la vegetación del Brasil exaltó mi espíritu a mi llegada a Río de Janeiro, estuve muy lejos de experimentar las mismas emociones al recorrer con los ojos la campaña de Cobija. Me sentí por el contrario, profundamente entristecido” (D’Orbigny, 1945: 933). En la descripción acabada del paisaje desértico que D’Orbigny realiza en sus relatos, destaca, principalmente, su observación de los recursos que posteriormente fueron claves para el desarrollo del mercado extractivo en Atacama: el guano y la presencia de minas de cobre y plata. De hecho, al llegar a Cobija D’Orbigny observó que todos los puntos rocosos altos estaban teñidos un blanco correspondiente al guano, recurso orgánico que fue usado como fertilizante y que se constituyó como la principal exportación de la zona durante la década de 1840. Esta imagen, plantea el autor: “me hizo pensar mucho y pedí en vano a la geología una explicación que la zoología debía de darme más tarde” (D’Orbigny, 1845, p. 933). Asimismo, explica que las condiciones de despoblamiento de esta zona permitían la presencia del guano:

Sería difícil explicar ese conglomerado tan considerable por la cantidad ordinaria de pájaros que estamos acostumbrados a ver en nuestras costas, pero en América no sucede lo mismo. El gran número de lugares deshabitados permite a la gente alada anidar en paz; mientras que ese mar virgen a la pesca, y tal vez uno de los que contienen más peces del mundo, les ofrece un alimento fácil. Esos animales son tan numerosos que, en ciertas estaciones, sus diversas especies oscurecen al aire con sus bandadas viajeras (D’Orbigny, 1945: 933).

Otra información relevante que nos entrega el francés guarda relación con la población local. Así da cuenta de aspectos como las características físicas de los changos, su organización familiar, como también el tipo vivienda de los pescadores –correspondientes a cuatro postes cubiertos de pieles de lobos marinos–. Relata D’Orbigny:

Allí toda la familia a menudo numerosa, se acuestan sobre algas secas o sobre pieles de carnero; no posee por muebles más que conchillas, algunos vasos, instrumentos de pesca, y por alimento maíz tostado y los peces que los hombres pescan. No lejos se ven a la orilla, las curiosas embarcaciones que emplean y en la construcción de las cuales su industria suple ingeniosamente la falta de madera del país. Están

formados de dos largos odres cilíndricos de piel de lobo marino, terminado en punta en ambos extremos, frotados con aceite de foca, y llenos de aire, por medio de un tubo (D'Orbigny, 1845: 936).

El cirujano norteamericano William Rushenberger, oriundo de New Jersey, es otro de los viajeros relevantes en cuanto a la descripción de los recursos de Cobija y sus alrededores. El norteamericano pisó Cobija en 1832 con tan solo 25 años y allí relató detalladamente la geografía y geología local, como también ricos datos etnográficos (Lofstrom, 1991). Con respecto a la zona y geografía donde se emplaza el Puerto Rushenberger señala que éste se sitúa en las faldas de las colinas o montañas que crecen abruptamente entre los 300 a 400 metros de altura. En dicho espacio emergía la ciudad organizada a partir de una calle principal única, la cual no poseía más de un cuarto de milla de largo. El norteamericano detalló que la construcción de casas era de adobe y madera bastante ligera, la cual se encontraban en mal estado por la humedad, el sol y la sal que afecta a la zona (Rushenberger, 1834).

En relación a los changos, Rushenberger, señala que cuando estuvo en tierra su atención se centró en un pescador que se encontraba llenado su balsa de aire y éste presentaba una expresión agradable y de buen humor, aludiendo a la imagen del “buen salvaje”¹⁸. “Hay, sin embargo, nada feroz en ellos, muy por el contrario hay una agradable expresión de

¹⁸ Existen diversas tradiciones interpretativas para la construcción del “otro” salvaje. Según Krotz (2004): “Por una parte, estaba la teoría de la degeneración, en términos de la simbología cristiana, la situación de los pueblos primitivos era comprendida como el resultado de su rechazo a la gracia divina. La misma teoría, pero con un ropaje secularizado, la explicaba en términos de inadaptabilidad natural a la vida civilizada-occidental. Por otra parte, existía una teoría evolucionista minoritaria que in-vertía los dos polos en cuanto a su significado valorativo. Aquí, la civilización actual era vista como el punto culminante de la degradación del ser humano a partir de su ex- pulsión del paraíso, mientras que los pueblos no-occidentales eran los verdaderamente inocentes y buenos por naturaleza. La versión secularizada de esta teoría expresaba lo mismo en términos del regreso al estado natural del hombre, representado por el ‘buen salvaje’ ” (2004: 38).

Rousseau utiliza el concepto del ‘buen salvaje’ dando cuenta de una ruptura o, más bien, transición entre el lenguaje científico al de la Ilustración. En ese sentido, “podríamos decir que la ruptura frente a los enciclopedistas de su tiempo –con quienes establece incluso una amistad–representa este estiramiento, al mismo tiempo elástico e inflexible, entre el Romanticismo y la Ilustración. Es decir, entre dos formas de aproximarse al mundo, de vivirlo, representarlo y de sentirlo. Dos proyectos distintos pero coexistentes en la imagen del mundo moderno. Así, lo fantástico del romanticismo se opone a la forma racional del ilustrado, aun cuando ambos imaginarios tengan en el centro de su atención esta figura del salvaje para indicar el estado de naturaleza de la sociedad” (Tafoya, 2012: 92). Sin embargo, como señala Levi-Strauss (2004): “el estado de naturaleza no ha existido jamás, ni el salvaje es o ha sido más o menos necesariamente bueno o dichoso que el hombre civilizado” (2004: 23)

buen humor que habla a su favor”¹⁹ (Rushenberger, 1834: 166). Además, describe la presencia de balsas de cuero de lobo y el uso de herramientas –como arpones–, elementos de la cultura material de los pescadores que se repite en todas las descripciones coloniales, como también del siglo XIX y constituyen elementos claves de la identidad productiva de estos grupos. Asimismo, compara las balsas que observó en Coquimbo con las vistas en Cobija y, pese a encontrar leves diferencias de tamaño, destaca la similitud entre ambas. En ese sentido, se reafirma la idea de una continuidad espacial de los grupos cazadores recolectores marítimos que se extendía por las actuales costas del Norte Chico y Grande de Chile.

Al igual que la mayor parte de los viajeros del siglo XIX en esta zona, la misión de Rushenberger se centró en la búsqueda y descripción de recursos. Dentro de las expediciones realizadas por el norteamericano, destaca la visita a Gatico, probablemente Gatico, misión en la que fue acompañado por un capitán de un barco americano que se encontraba cargando cobre para llevarlo a Swamsey, Gales. Esta visita tuvo como objetivo describir las características minerales de la zona, junto con la forma de explotación artesanal que predominaba en el periodo. Esta explotación de Gatico se centraba en el núcleo de familias pescadora en donde participaban grupos familiares completos, incluyendo las mujeres y niños, en labores como el machacamiento del mineral. Este dato es de gran relevancia para comprender el rápido desarrollo de la explotación minera, ya que en el caso de Gatico aparece claramente estipulado una explotación de cobre vinculada a empresarios mineros a partir de 1835, un par de años posterior al viaje del norteamericano. Más allá, de las descripciones, y pese a que resulta menos tajante en sus apreciaciones que D’Orbigny, Rushenberger plantea que las condiciones del lugar no son las mejores para la vida humana, como también da a entender que quienes habitan el puerto poseen una vida difícil y muy sacrificada. Lo anterior guarda relación con afirmaciones como la siguiente: “El instinto o la experiencia enseñan que aquí no hay nada que pueda atraer al ser humano o al animal; sin embargo, qué no sacrifica el hombre para obtener oro!” (citado en Lofstrom, 1991: 62).

¹⁹ Traducción de la autora

Por lo tanto, las diversas imágenes que surgieron de los viajeros estuvieron fuertemente cruzadas por el imaginario de lo salvaje, lo atemporal y lo prístino: ellos delimitaron bajo sus percepciones el espacio y la geografía del lugar a través de nuevas categorizaciones, como es el desierto. Este desierto ambivalente se dibujó a ojos extranjeros como un territorio, por un lado, extraño, desolado y pobre; pero por otro lado, abundante en recursos para explotar y, por lo tanto, un escenario rico y lleno de oportunidades. Como señala González:

Estas imágenes del desierto, impregnadas de adjetivos variados que cuestionan todo indicio de motivar el asiento del hombre (en la triada minería, agua, comunicaciones), van a proyectarse en el tiempo con fuerza, inhibiendo el paso del hombre por el señalado espacio hasta comienzos del siglo XIX (2007: 3).

Imagen 7. Puerto de Cobija, 1842. Obra Mauricio Rugendas



Fuente: Archivo Fotográfico y Digital, Biblioteca Nacional.
(http://www.memoriachilena.cl/temas/documento_detalle.asp?id=MC0001424)

En síntesis, la diversidad de los grupos que se hicieron parte del Puerto de Cobija durante este periodo inicial marca la trayectoria de un procesos de transformación identitaria en constante tensión tanto dentro de los grupos sociales como entre estos. Es a través de esta

dinámica enmarcada en un contexto del desarrollo del capitalismo industrial sustentado en un marco postcolonial sobre la que se gestó el desarrollo político, social y económico de Bolivia y del Puerto de Cobija en particular.

En ese sentido, desde las poblaciones locales tradicionales hasta los inmigrantes se reapropiaron y/o resignificaron este espacio en función de la relación entre ellos, el resto de las personas, el desierto y el mar. Así, la configuración del espacio porteño fue el resultado de la integración de las prácticas sociales cruzadas por el contexto político, económico y cultural determinado, en donde Cobija se establece como un lugar de asentamiento pero, sobre todo, de paso dentro de un marco espacial mayor en donde se integra el resto de Atacama, Bolivia, Argentina, –el mundo completo en definitiva–.

Capítulo IV. La movilidad y las redes de intercambio en el Puerto de Cobija.

IV.1. La economía boliviana y sus redes de intercambio

La economía boliviana se erigió sobre un sustrato colonial que tuvo una inserción parcial de elementos liberales, los cuales no lograron transformar estructuralmente la economía respecto del periodo colonial.. Como plantea Cajías (1975): “Por desgracia, los aspectos económicos que se tomaron del liberalismo fueron precisamente los más perniciosos para la economía nacional” (p. 217). Es más, los elementos conservados desde la colonia, que conformaron los pilares fundamentales de la economía, fueron: el tributo y la minería. El primer pilar, constituyó, dentro de los ingresos anuales totales, uno de los más altos durante la República (ver tabla 6). Dicho tributo, basado en el desarrollo de una economía agraria tipo feudal, fue, de hecho, uno de los elementos claves que permitió el mantenimiento de las tierras comunitarias indígenas, ya que estas aseguraban la producción agraria y, por tanto, el pago del tributo (Cajías, 1975: 217)²⁰.

Tabla 6. Porcentaje de tributo en relación al valor total del ingreso del Estado

| Año | % tributo |
|------------|------------------|
| 1826 | 40% |
| 1827 | 39% |
| 1931 | 37% |
| 1835 | 34% |
| 1838 | 52.6% |

Fuente: Cajías, 1975: 217.

La actividad principal del puerto, una vez habilitado en 1827, fue el comercio, convirtiéndose en la puerta de entrada al mercado exterior. Empero, no se puede comprender a Cobija sin su contexto espacial regional. Tomando el modelo de Mitre del “espacio mercantil andino” (Mitre, 1982), Cobija se enmarcó, sobre todo en un inicio, en el desarrollo comercial del altiplano. No obstante, a medida que pasó el tiempo las periferias, tanto pacífica como atlántica, fueron tomando un rumbo propio (Langer y Conti, 1991).

²⁰ La expropiación de tierra de comunidades indígenas y el desarrollo del latifundismo boliviano se da con fuerza a partir del Gobierno de Mariano Melgarejo y posterior a la guerra del Pacífico (Cajías, 1975).

El estudio de la readecuación que sufrieron las prácticas de movimiento e interacción es esencial para comprender las dinámicas sociopolíticas y culturales del espacio regional andino y mundial, en el cual se inserta el puerto de Cobija. Las guerras de independencia acarrearón un desorden en los circuitos habituales de las relaciones mercantiles, donde la disminución de la minería de la plata fue crucial en esta transformación, ya que constituía el principal motor de dichos circuitos. Asimismo, esta desarticulación también recayó en las grandes esferas de monopolio comercial colonial, permitiendo el ascenso de la elite mercantil local. Elite, que se consolidó como poder político de los nuevos Estados naciones. Grupo de poder, por cierto, afianzada por las relaciones de parentesco (Conti, 2010).

A grandes rasgos, a partir de la república, el comercio y, por lo tanto, las prácticas de movimiento e interacción social se articularon a través de los dos puertos del Pacífico, Cobija y Arica. Así, “desde Arica y Tacna se surtía el mercado de La Paz, desde Cobija las mercancías cubrían los mercados del sur, en especial Potosí y Chuquisaca, de donde eran revendidas al interior del sur boliviano” (Conti, 2011: 26). En tanto, continúa Conti: “las ciudades de Potosí y Chuquisaca emergieron como importantes centros de distribución y reventa de mercancías. En Potosí se establecieron filiales de las principales casas comerciales bolivianas y extranjeras, que introducían las mercancías europeas desde Cobija y las revendían a las casas comerciales del interior de Bolivia y del norte argentino” (2011: 26).

Considerando lo anterior, podemos identificar dos circuitos de acción, que aluden al desarrollo de prácticas de intercambio en Bolivia y las regiones aledañas. El primer circuito corresponde al comercio interno asociado, principalmente, a la movilidad terrestre y el intercambio producido dentro de Atacama, el altiplano boliviano, el sur de Perú y el noroeste argentino. El segundo circuito, se asocia al comercio portuario, es decir, los productos que entraron y salieron por Cobija a través de ultramar. Ambos circuitos dependieron el uno del otro, ya que para el desarrollo de la movilidad e intercambio local se requería tanto productos como capitales extranjeros para su desarrollo. A su vez, hay que señalar que para el primero de estos circuitos, la delimitación de los espacios regionales de interacción social y económica es, hasta el día de hoy, tremendamente complejo de definir,

ya que dependió tanto de aspectos coyunturales como tradicionales. En términos generales, entre 1830 y 1890, las redes de intercambio regional se articularon en función de los centros mineros bolivianos, observándose un predominio de la circulación de plata boliviana, “la implementación de ferias anuales especializadas en la compra-venta de diversos artículos, el transporte de mercancías en animales de carga o carretas y la participación relativamente importante de la población indígena-campesina en el comercio” (Lager, y Conti, 1991: 94). Por otra parte, el segundo circuito, correspondiente al comercio ultramarino, estuvo ligado principalmente a capitales extranjeros, especialmente ingleses, quienes extendieron sus redes comerciales con productos como los textiles, además de la inversión de capitales para el desarrollo extractivo minero. Incluso este primer impulso, conllevó a una saturación temprana del mercado potosino hacia 1826 (Lager y Conti, 1991). Por ello, se entiende que el desarrollo inicial del mercado boliviano estuvo fuertemente vinculado a capitales extranjeros y constituye la antesala del sistema de explotación mercantil que preponderó en la historia posterior de Bolivia, como también del resto de los Estados naciones americanos durante el siglo XIX.

IV.1.a. Las redes ultramarinas

El desarrollo de Lamar estuvo determinado por el incentivo temprano del comercio portuario y el estímulo del arribo de naves. Aunque esta tarea no fue fácil –no sólo por las condiciones mismas de conexión de Cobija hacia el interior, sino también por la tradicionalidad de la ruta desde Arica hacia el interior–, se vio estimulada, sobre todo, los primeros diez años del desarrollo de Lamar por la conexión con el Noroeste argentino. A su vez, el rol de los empresarios extranjeros fue determinante para generar conexión con los países de origen y de Europa en general, siendo Inglaterra el país desde donde se concentró la mayor parte de las relaciones comerciales de exportación. En tanto, las relaciones de importación de productos habrían sido mediatizadas por Valparaíso donde, además, se concentraron la mayor parte de las sedes principales de casas comerciales inglesas que tuvieron relación con Lamar.

Una de las cuestiones relevantes a considerar sobre estas redes es la relación que estableció Cobija con otros puertos del Pacífico. Dicha relación se vio reforzada por las condiciones limitadas de desarrollo portuario que ofrecía Cobija. Por ello, emergió una fuerte dependencia con Puertos de mayor tamaño –como Arica y Valparaíso–, situación que describe tempranamente Rushenberger: “Las importaciones consisten en mercancías europeas secas como algodones, sedas, azogue, tabaco, té, vinos americanos domésticos, harina, etc. Estas, frecuentes se compran en Valparaíso y se entregan en este puerto” (1835: 136).

Durante los albores republicanos, los primeros antecedentes sobre la llegada de barcos mercantiles a Cobija se inauguran con la goleta inglesa “King John”, en agosto de 1827. Dicha goleta venía cargada con materiales, principalmente, para el ejército, entre los que se contaban rifles, carabinas, género para uniformes, monturas, entre otros elementos. Al tiempo después llegó el bergantín “San Pedro” con cargas de telas de algodón, dirigidos a Salta y Tucumán, siendo un claro ejemplo de la temprana conexión con el noroeste argentino. Entre agosto y noviembre de ese año se registraron al menos un tráfico de trece barcos de distintas nacionalidades en Cobija y, en diciembre de 1827, destaca la llegada –entre otros barcos– de la corbeta norteamericana “Vincennes”, la cual se detuvo en Cobija mientras su capitán visitaba Gatico (Lofstrom, 1991). Si nos detenemos en este punto, es interesante destacar el temprano reconocimiento de las minas de cobre en la zona y del interés extranjero por éstas.

Aunque estos primeros registros parecen alentadores, la realidad es que el inicio del puerto fue bastante dificultoso. En julio de 1829 la provincia de Atacama se independiza de Potosí con el objetivo de darle mayor relevancia, sin embargo, seguía siendo una “isla desguarnecida”, como planteó Manuel Anaya, primer gobernador de Lamar, al Ministro de Interior de Bolivia (Lofstrom, 1991).

El desarrollo de políticas liberales por parte de los Estados naciones americanos, también merece atención. En el caso boliviano, a mediados de la década de 1820, se observa la disminución de las alcabalas desde un 16% a un 8%. Esta medida de incentivo permitió que

la aduana de Potosí recaudara un 65% más sobre las recaudaciones promedios, considerando incluso la baja de impuesto. Sin embargo, en vez de afectar positivamente al mercado, lo llevó a su saturación de mercancías europeas. Así, los productos europeos en Potosí podían conseguirse a precios bajísimo y una importante parte de la población se convirtió en comerciante (Lofstrom, 1991). Pese a esto, el bloqueo a Buenos Aires en 1826 y las consecuentes subidas de precio de las mercancías vía Argentina se hicieron sentir, regulando medianamente los precios de los productos europeos. Rushenberger (1835) señala que los impuestos a la fecha de su llegada –en diciembre de 1831– eran los más bajos del momento en relación a otros puertos, destacando que todo tipo de provisiones, excepto lujos y vino, se admitían libres de cargo. En tanto el algodón americano y las manufacturas –como los muebles– pagaban un impuesto *ad-valorum* del 10%, en circunstancias que productos como la seda y mercancías similares pagaban un 5%. Con respecto a los productos mineros de exportación, los lingotes se encontraban prohibidos y sólo se permitía la exportación de oro y la plata amonedada, los cuales pagaba un impuesto del 2%. Asimismo, Rushenberger (1835) señala en su obra que, entre el 1 de noviembre de 1831 y el 14 de septiembre de 1832, llegaron 72 naves a Cobija, siendo la relación con Perú y Chile la más abundante (ver tabla 7). Estas relaciones se extendían también a Europa, donde destaca una temprana dependencia con Gran Bretaña. El mismo Rushenberger narró el encuentro con un compatriota, capitán de un barco en el que se estaba cargando cobre para llevarlos a Swansea en Gales; es más, éste incluso lo acompañó en alguna de sus excursiones (Rushenberger, 1835).

A fines de 1832 cuando se declara Lamar un puerto franco, dos tercios de la mercadería total que entraba a Bolivia, lo hacía vía Cobija (Ballivian, 1941). Sin embargo, aunque aumentó notablemente la circulación comercial por Lamar (ver tabla 8) este decreto no habría sido totalmente exitoso, ya que la carga de los impuestos era asumido por los consumidores y no por los empresarios. En ese sentido, el crecimiento no estaba determinado únicamente por el factor fisco, considerando que ya para la época previa a la declaración del puerto franco, Cobija era el puerto más ahorrativo del Pacífico. En ese sentido, lo que habría determinado mayormente la no predilección de las casas comerciales por este puerto tuvo que ver más con un problema de conectividad y falta de agua

Tabla 7. Arribo de barcos entre el 1 de noviembre de 1831 hasta el 14 de septiembre de 1832

| Nación | Barco | Bergantines | Goletas |
|----------------|-------|-------------|---------|
| Perú | --- | 4 | 13 |
| Estados Unidos | 7 | 3 | 8 |
| Chile | --- | 2 | 13 |
| Inglaterra | 3 | 3 | --- |
| Francia | 6 | 3 | --- |
| Holanda | --- | 1 | --- |
| Mexico | --- | --- | 1 |
| Colombia | --- | 1 | --- |
| Buenos Aires | 1 | --- | --- |
| Rusia | 1 | --- | --- |
| Sardinia | --- | 1 | |
| Hamburgo | --- | 2 | 2 |
| Total | 18 | 20 | 24 |

Fuente: Rushenberger, 1834: 170.

Tabla 8. Demostración de los capitales internados en mercadería y de los capitales en dinero exportados por el Puerto Lamar en 1832, en comparación a la cifras del año 1º del Puerto Libre.

Comisionario de Guías del puerto Lamar a 23 de julio de 1834

| | Capitales en mercaderías | Capitales en Dinero |
|-------------------------------|--------------------------|---------------------|
| En el año 1832 se registraron | 817990 2 1/2 | 551279 |
| En el año 1º del Puerto Libre | 891007 6 | 1071694 4 |
| Diferencia por aumento | 73013 3 1/2 | 520417 4 |

Fuente: ANB MH T44, N°14, 1834

A medida que pasó el tiempo el interés de los países europeos por Cobija se hizo notar. Dicho interés se inauguró oficialmente el 9 de diciembre de 1834 cuando Bolivia firmó con Francia un tratado de Amistad, Comercio y Navegación, en el cual se establecía, entre otros aspectos: la libertad de entrar recíprocamente de los respectivos ciudadanos con sus buques y cargamentos en todos los lugares, puertos y ríos que estuvieran abiertos al comercio (Gutiérrez, 1869), como también que los derechos impuestos en los puertos de Bolivia a los vinos y aguardientes franceses no podían exceder el 10% sobre el valor asignado a los productos nombrados en el arancel boliviano y Francia a “título de reciprocidad, se comprometía a mantener inalterados los derechos en aquella época vigentes sobre el estaño, la quina y el cacao de procedencia boliviana” (Ballivian, 1941: 541). Este tratado marca un precedente importante, el cual implicó “que la incipiente nación americana y el poderoso estado europeo colocábanse en una igualdad de condiciones que hecho alguno político o económico podía justificar” (Ballivian, 1941: 541). Pese a la aparente reciprocidad, el tratado resulta ser más conveniente para Francia, ya que era más oportunamente aprovechable para esta nación aspectos a los que los bolivianos poco aspirarían. Sin embargo, fue un buen comienzo para establecer tratados con otras potencias como Gran Bretaña.

A pesar del tratado con Francia en 1834, Cobija se encontraba en un periodo de inseguridad y decaimiento comercial, que se extiende hasta 1840, debido a las tensiones entre Perú y Bolivia, cuestión que se intensifica con los ataques de Salaberry en 1835 y, posteriormente, con la conformación de la Confederación Perú Boliviana, situación que relegó a un segundo plano el desarrollo del puerto.

A su vez, en 1837 se firmó un tratado de comercio con Inglaterra, sin embargo, este no benefició particularmente el desarrollo de Cobija ya que para ese periodo Arica estaba tomando un rol más importante en el comercio boliviano. Este tratado tenía como objetivo sellar las relaciones comerciales entre ambos países, aunque resultaba ser tremendamente más ventajosos para Inglaterra, lo cual es el reflejo de las políticas ultraliberales de Santa Cruz. Entre sus cláusulas se establecía la libertad de ambos de ir y venir con sus buques y cargamentos en todos los parajes, puertos y ríos de ambos territorios, lo mismo se extendía para las personas con el objetivo de incentivar el comercio. Este punto, se profundiza con la

proposición de otorgar mayor protección a los comerciantes de ambos países en sus respectivos territorios, punto que se repite con el tratado de Francia y que, al igual que en dicho caso, aunque se viera con igualdad, otorgaba mayores ventajas a Gran Bretaña. Otro punto del tratado que favorece enormemente a Gran Bretaña fue la abolición de imponer nuevos derechos –o más altos– en los territorios de la Confederación a Gran Bretaña, congelándolos por lo menos durante el tiempo de la Confederación. Llama la atención, el acuerdo de la abolición del tráfico de esclavos, ya que fue sólo unos años después cuando comienza la trata de culíes.

No obstante, fue la década de 1840 la que marca el futuro comercial y las redes de intercambio ultramarinas en Cobija, siendo los productos más relevantes el guano, a lo que seguían la cascarilla y el cobre. En tal sentido, la vocación extractiva fue siempre el elemento fundamental que permitió el interés extranjero sobre Atacama –y en Cobija en particular–, cuestión que se ve intensificada, tanto por la llegada de capital extranjero como por un contundente flujo de personas, quienes, a través de su llegada y en conjunto con la población local, se integraron al sistema protocapitalista. Por ello, la exportación de materias primas fue siempre mayoritaria en contraste con la importación de mercancías y Gran Bretaña se constituyó como el país mayormente beneficiado. En tanto, las pocas importaciones estuvieron asociadas a productos de consumo y uso, provenientes principalmente desde Valparaíso (ver imagen 8).

Imagen 8. Razones de las importaciones y exportaciones por el puerto Lamar durante 1844

Razones de las importaciones y exportaciones por el puerto Lamar en todo el año 44.

| <i>Meses</i> | <i>Importaciones</i> | <i>Exportaciones en la Plata</i> |
|----------------|----------------------|----------------------------------|
| <i>Enero</i> | <i>145.325.3</i> | <i>104.529. "</i> |
| <i>Febrero</i> | <i>26.865. "</i> | <i>81.748. "</i> |
| <i>Marzo</i> | <i>113.284.1</i> | <i>100.284. "</i> |
| <i>Abril</i> | <i>59.635.37</i> | <i>110.070.4</i> |
| <i>Mayo</i> | <i>74.879.2</i> | <i>63.865. "</i> |
| <i>Junio</i> | <i>96.967.77</i> | <i>197.930. "</i> |
| <i>Julio</i> | <i>84.723.2</i> | <i>* * *</i> |
| <i>Agosto</i> | <i>64.926.37</i> | <i>201.246. "</i> |
| <i>Sept.</i> | <i>207.402.6</i> | <i>81.304. "</i> |
| <i>Octubre</i> | <i>169.117</i> | <i>181.531. "</i> |
| <i>Nov.</i> | <i>38.626.3</i> | <i>71.613. "</i> |
| <i>Dic.</i> | <i>256.614.67</i> | <i>179.961. "</i> |
| <i>Totales</i> | <i>1288.477.7</i> | <i>1312.548.4</i> |

Fuente: ANB MH, T97, N°34, 1844.

IV.1.b. Las redes de intercambio terrestre

IV.1.b.1. Los caminos y sus tambos

Las rutas habituales de la zona de Atacama permitían una vinculación efectiva entre las distintas etnias y sus territorios. No obstante, “Con la dominación hispánica, la Corona introduce nociones mercantilistas en cuanto a la forma y fondo de los bienes que circulan, lo que afecta la administración de las vías y la organización de los agentes comunicadores, especialmente recuas y llameros” (Rivera, 1996: 100), cuestión que se intensifica durante el periodo republicano.

Uno de los elementos claves para el desarrollo de Cobija a través de su historia fue la conexión del litoral con el interior. Para esto, era necesario el desarrollo de un camino que permitiera el tránsito altitudinal fluido. Como antecedentes de la ruta de Cobija a Potosí, se cree que sus primeros usos se remontan a momentos prehispánicos, siendo relevantes los

hallazgos de alfarería, posiblemente, inka altiplánica, además de arte rupestre en algunas postas de la antigua ruta Cobija-Calama, como son Colupo Viejo, Miscanti, Chacance y Guacate (Castro, Aldunate y Varela, 2009).

El camino poseía un total de 188 leguas según Cajías (1975) y 150 leguas según Arce (1997) (Ver tabla 9), y requirió el establecimiento de un sistema de postas y postillones. La implementación de éste fue tremendamente compleja, ya que, aunque su trazado respondió a un camino que previamente era utilizado, no contaba con las comodidades necesarias para un tránsito constante. Entre los antecedentes previos al establecimiento formal del camino en momentos republicanos, destacan menciones como las de O' Connor de los lugares donde posteriormente se establecieron algunas postas y que correspondían a los enclaves de pernocte utilizados durante la Colonia (Cajías, 1975).

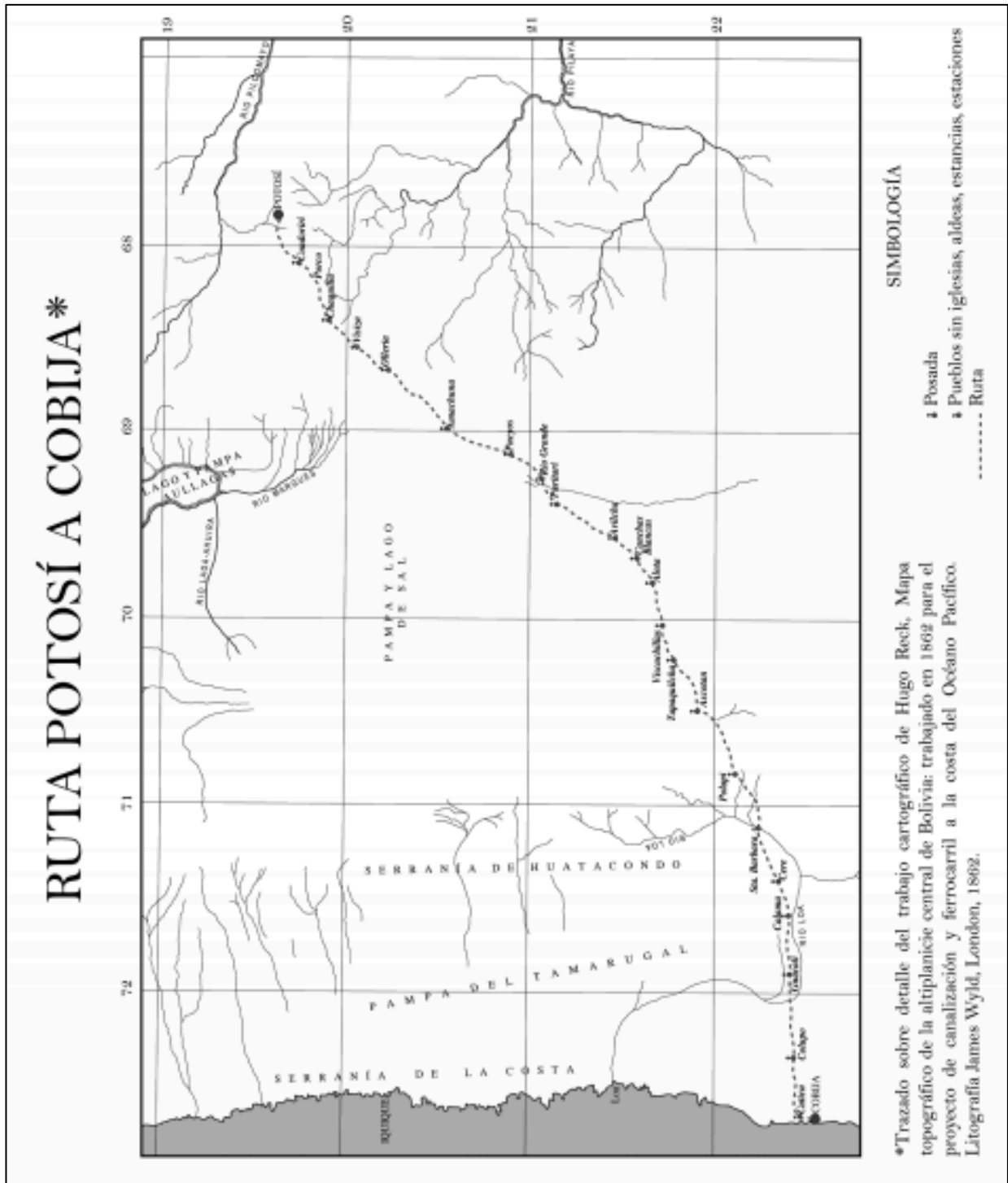
El camino se comienza a habilitar en 1827 junto con el Puerto, así, en marzo de ese año, Lucas de la Cotera, famoso empresario, junto con la verificación de su establecimiento en Cobija se le recomienda la labor de reconocimiento de los caminos hacia el interior. Es durante este reconocimiento que el gobierno solicita a los gobernadores de Atacama y Lípez que se le aporte a Lucas de la Cotera y otros comisionados –como Inchausti y Fernández– la facilidades necesarias para dicha tarea (Cajías, 1975). Desde un punto de vista empresarial y con la intención de dar vida al tráfico, de la Cotera repartió 600 mulas a los habitante de Calama y Chiuchiu quienes “con la calidad a pagar 20 pesos en fletes, conforme se les ocupare después de 8 meses de plazo y descontándosele en cada viaje una tercera parte de ajuste” (Cajías, 1975: 69).

Tabla 9. Postas y distancias camino Cobija a Potosí

| Lugares | Leguas |
|--------------------------|---------------|
| Cobija-Culupo | 13 |
| Culupo- Chacance | 12 |
| Chacance-Guacati | 9 |
| Guacati- Calama | 8 |
| Calama Chiu-Chiu | 6 |
| Chiu Chiu- Santa Bárbara | 8 |
| Santa Bárbara - Polapi | 6 |
| Polapi- Pincullo | 6 |
| Pincullo- Topaquilcha | 5 |
| Topaquilcha- Vizcachilla | 5 |
| Vizcachilla- Jallu uta | 5 |
| Jallu uta- Vilcha | 6 |
| Vilcha-Purilari | 6 |
| Purilari- Río Grande | 4 |
| Río Grande- Pujios | 4 |
| Pujios- Jamachuna | 8 |
| Jamachuna- Agua Castilla | 7 |
| Agua Castilla- Chitaca | 5 |
| Chitaca- Visisa | 8 |
| Visisa- Churata | 6 |
| Churata- Tocontaca | 7 |
| Tocontaca- Potosí | 6 |
| Total | 150 |

Fuente: Arce, 1997: 16.

Imagen 9. Ruta Cobija a Potosí.



Fuente: Godoy, 2013:113.

Imagen 10. Mapa de Cañete y Domínguez (1787) modificado por Cesar Borie (2013). Borie resalta en rojo el tramo de la ruta de Cobija a Potosí que pasa en su camino a Calama por Colupo y Chacance.



Fuente: Borie, 2013:110.

Posteriormente, en agosto de ese mismo año previo a la llegada de los primeros barcos a Cobija, el gobierno emanó a los gobernadores de Atacama y Lipes una orden para que verificaran las condiciones de la ruta a Potosí, considerando el forraje, la disponibilidad de tambos, y además solicitó que se enviaran a Cobija la cantidad de mulas necesarias para disponer de éstas, de forma anticipada, cuando se enviara la carga al interior (Lofstrom, 199). Simultáneamente, el Prefecto de Potosí mandó a plantar forraje para el consumo de quienes utilizaran los caminos y en octubre se planifican los inicios de estos trabajos. Junto con lo anterior, se planteó la repartición temprana de los terrenos asociados a las postas con la intención de poblarlas. Además, se ofrecieron una serie de beneficios a quienes estuvieran dispuestos a esta dificultosa tarea como ayuda monetaria permanente de parte del gobierno, ofreciéndose esta misión a familias potosinas. A esto, se suma la repartición

de terrenos a los habitantes de la zona –cercanos a los caminos y de semillas de alfalfa–, con la intención de aumentar la disponibilidad de forraje (Cajías, 1975).

Análogamente, el periódico *El Cóndor* publicó una serie de artículos sobre el camino a Cobija que buscaban alentar la sensación de conexión entre el Alto Perú y el Litoral. Así, *El Cóndor* señaló una serie de itinerarios –entre los que se cuenta Cobija-Potosí y Cobija-Oruro– que, pese a las condiciones naturales poco favorables de la ruta, eran posibles de transitar por iniciativas comerciales. Sin embargo, ninguna de las medidas habría tenido éxito: ni siquiera la importante intervención de los sacerdotes, quienes comenzaron a preocuparse de los transeúntes y la limpieza de camino, destacando el de San Cristóbal que, incluso, solicitó las postas bajo su dirección (Cajías, 1975). Por lo tanto, pese a los esfuerzos publicitarios y personales para el incentivo a la habilitación de la ruta, la conexión entre costa y altiplano no fue fluida. Es así que en febrero de 1828 el gobierno central pidió explicaciones al prefecto de Potosí por los desórdenes con la correspondencia, a lo que él contesta que ello se debe tanto porque es llevado por indígenas a pie como por la falta de establecimientos de postas (Cajías, 1975).

Así, dentro de las medidas para el establecimiento y control de las rutas, una de las más relevantes fue la generación de un sistema de postas o tambos que, a lo largo del desarrollo histórico de Cobija, fueron persistentemente inestables. Las postas consistían en una serie de posadas con la presencia de un maestro, quien bajo un cobro aseguraba provisiones básicas tanto para los arrieros como sus recuas. En tanto, el postillón indígena correspondía al servicio que prestaban los tributarios indígenas de la zona –en Atacama en su mayoría atacameños–, quienes trabajaban en las labores de mantención, cuidados y servicios de las postas. En ese sentido, el tributo habría operado de forma bastante fuerte en Atacama a través del trabajo al servicio del Estado.

En una carta de Gaspar Aramayo con fecha del 15 de abril de 1829 se da cuenta del “itinerario del Camino al Puerto La mar con expresión de las postas que existen, las que deben construirse, lo psjes que tienen o no comodidad y sus distancias a saber” (ANB MI, Tomo 25, N°16, 1829) (ver tabla n°10). Ella establece que el camino de Potosí a Cobija

contaba con un total de 169 leguas y 19 postas. Dentro de los tramos en específico Aramayo señala:

Desde Potosí hasta la quinta posta de la Ollería todo el camino malo y componible á poco costo, todo en la provincia de Porco y de Vicigua á la Ollería hay una cuesta q^e exige su composicion mas q^e todo. De esta Posta adelante hasta Ascotan todo el camino admite rodados. La cordillera q. principia de Talota separa toda por quebradas y en adelante. La cuesta de Ascotan y obras con la mejor comodidad y termina en Pincullo q. dista quatro leguas de Ascotan p^a adelante. La cuesta de Ascotan y la quebrada que baja atrás , todo necesita composicion. Culupo en el medio de la trabesia q^e carece de todo recurso y adelante el camino por Tames es mas llano y algo mas corto con aorro de una empinadisima quebrada q^e hoy sale de Cobija (ANB MI, Tomo 25, N°16, 1829).

Tabla 10. Descripción de Gaspar Aramayo sobre las condiciones de las postas, 1829

| Itinerario | Características | Leguas | Región |
|------------------------|---|--------|---------|
| De Potosí a Sebadillas | Hay casas, pasto, cebada y leña, poblado | 4 | Potosí |
| A Tocontaca | Solares, agua y leña. Despoblado, camino muy quebrado | 5 | Potosí |
| A Churata | Poblado con toda comodidad | 7 | Potosí |
| A Vicigsa | Poblado con toda comodidad | 6 | Potosí |
| A Ollerías | Poblado con toda comodidad y hasta aquí todo el camino componible | 8 | Potosí |
| A Agua de Castilla | Poblado con toda comodidad | 5 | Lípez |
| A Amachuma | Con toda comodidad, despoblado y sus estancias distantes | 8 | Lípez |
| A Puquyos | Despoblado, pozos de agua, pasto y leña | 8 | Lípez |
| A Putitari | Con posta y toda comodidad | 8 | Lípez |
| A Abilcha | Con posta y toda comodidad | 8 | Lípez |
| A Talota | En el rodeo Poblado con toda comodidad | 7 | Lípez |
| A Viscachilla | Cordillera principia, con pasto, agua y leña | 7 | Lípez |
| A Ascotán | Cordillera con agua, pasto y leña. Todo escaso sin incomodidad | 11 | Atacama |
| A Polapi | Poblado con toda comodidad | 8 | Atacama |
| A Santa Bárbara | Con agua, pasto y leña. Ya valle | 5 | Atacama |
| A Chiuchiu | Capital del curato a toda comodidad. | 14 | Atacama |
| A Calama | Pueblo con todo recurso | 8 | Atacama |
| A Guacati | Con agua, pasto y leña | 10 | Atacama |
| A Chacanci | Poblado con toda comodidad | 8 | Atacama |
| A Culupo | Sin agua ni pasto. Todo desventajoso paraje de la travesía | 11 | Atacama |
| A Cobija: Lamar | Por Tames | 13 | Atacama |

Fuente: ANB MI, Tomo 25, N°16, 1829.

Observando la tabla 10, con los datos proporcionado por Aramayo, podemos señalar que la zona de Atacama contaba con mayor cantidad de postas que Potosí y Lipes, aunque dispuestas en distancias no estandarizadas como se ve en el resto de las áreas. Ello, probablemente se vincula a la falta de recursos en el desierto que limitaron la posibilidad de sus disposiciones. Asimismo, el último tramo contado desde Potosí –que iba desde

Chancaci o Chacance hasta Lamar— pese a contar con un posta intermedia en Culupo o Colupo, era la más dura del viaje: alrededor de 24 leguas en pleno desierto sin agua. En ese sentido, destaca que el centro de intercambio hacia el interior se comienza a establecer en Calama, es decir, hacia el interior, por lo cual es posible plantear que el tramo de Calama a Cobija constituyó, incluso, un tramo de especialización entre los arrieros.

En abril de 1830 el gobernador Anaya informaba desde Chiuchiu que se dirigía, junto con los peones y demás útiles, a la cordillera para el establecimiento de las postas:

Por Santa Bárbara se van a hacer porque dicen los prácticos que, a pesar de todas las comodidades que tienen el camino de Colna, que la cordillera es más alta, que suele cerrarse algunos años con las nevadas y por Santa Bárbara es muy baja la cordillera; y así aguardo las puertas que es lo único que me falta. Cuando se ha dado principio al trabajo de las postas ha sido contando con el dinero necesario para concluir las, pues a este sólo objeto he destinado exclusivamente la contribución indijenal perteneciente al tercio vencido de Navidad que está en poder del gobernado de la provincia (citado en Cajías, 1975: 80-81)

En la cita anterior destaca además el uso de la contribución indígenal para la reparación de las postas, lo que es un buen indicio sobre el nivel de relevancia de las reparaciones asociadas a los caminos, ya que estos constituían recursos fundamentales del Estado, sin embargo, no habrían sido suficientes.

A su vez, en el informe realizado por Atanasio Hernández en mayo de 1830, se señala que:

Las Postas tan gravemente encargadas por S.E. para facilitar comunicación del interior de la Republica con este Puerto, y como que sin esta facilitacion no hay tal Puerto tambien seguian el rumbo de las aguadas: estaban enteramente olvidadas. Hoy tomando un impulso á esfuerzos de los caminos reclamos y recombensaciones hechas al Sr Anaya y al Gobernador de Atacama (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

Además, plantea que para este periodo se encontraban recién en construcción tres tambos pertenecientes a Atacama, correspondientes al de Santa Bárbara, Polapi y Ascotan, faltando los de Taparquilcha, Vizcachilla y Alota del territorio de Lipes. Asimismo, Hernández señala que uno de los elementos fundamentales para el desarrollo de los tambos o postas radica en que el comercio de Bolivia se hiciera vía Cobija, de lo contrario:

los tamberos se comeran su capital, se aburriran, y al fin quedarán abandonados. Nada ciertamente es tan beneficioso é importante como la construcción de estos asilos en medio de un despoblado tan sin recursos. El caminante recibe una nueva vida, y se omite de cargarlo todo pasa hacer una marcha dilatada: por lo mismo escije que se panteen estos tambos, ya q^e el Estado emprende su gasto, pues qe el Gobernador de Atacama para solos los 3 de la cordillera tiene asignada la contribucion de Navidad con fundamento y permanencia (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

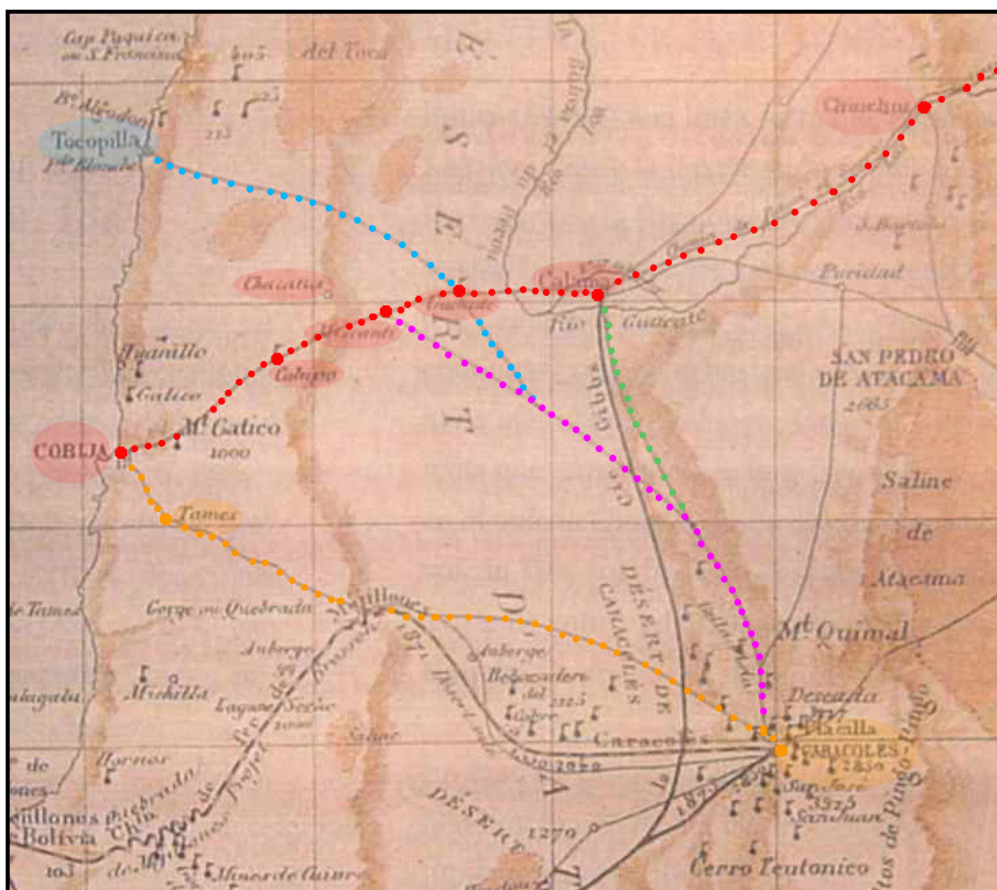
Pese a la falta de recursos, el gasto total de los 9 tambos correspondió, hacia enero de 1831, a un total de 3004 pesos (ANB MI, T70, N°36, 1831). Gabino Ibáñez, gobernador en esa fecha de Lamar, señaló, en noviembre de 1830 al Ministro del Interior de Bolivia, que todas las casas de postas de Atacama, correspondientes a nueve tambos, ya se encontraban terminadas desde el 12 de octubre, siendo esto obra del coronel Gaspar Aramayo. Además, plantea que según le han dicho, ni en Argentina hay tan buenos locales pero que aún faltaban maestros de postas que posean víveres y cultiven. Por ello solicita: “2500 pesos en 100 personas a razón de 25 pesos y pagaderos al tercer año porque en los primeros dos años apenas prenderá la alfalfa por el mucho salitre” (Cajías, 1975: 81). Y, asimismo, pide al gobierno un total de “9540 pesos: 4000 para 10 maestros de postas, a 400 cada uno,; 150 mulas, 15 en cada posta y a 20 pesos cada una: 300 pesos y 2540 para la siembra de alfalfa” (Cajías, 1975: 81). Ibáñez, además, plantea lo siguiente:

Se había pensado poblar estas postas con indígenas como se hace en el interior de la republica y según la suprema orden; pero eso es impracticable por la enorme distancia en que se halla la comunidad de Atacama única capaz de concurrir por la

despoblación de la provincia y porque es gente inútil para el efecto pues estos naturales difieren enteramente del resto nuestros indígenas: de ahí que se debe buscar 9 tamberos y que a cada uno se le den 15 mulas los arrieros acá tienen muy poca experiencia y no dan impulso a la agricultura dejando que sus ganados coman hierba mala que crece espontáneamente (citado en Cajías, 1975: 81).

El planteamiento de Ibáñez, nos da cuenta que el conocimiento real de las autoridades locales de Cobija sobre la posibilidad de desarrollar agricultura, especialmente en los tramos más agrestes del camino, era bastante limitado. En ese sentido, el dar mulas y ofrecer recursos monetarios no bastaba para el impulso de las postas.

Imagen 11. Detalle del mapa de Bresson (1871) modificado por Cesar Borie en donde el autor señala los trazados de: la vía Cobija-Calama (en rojo), Tocopilla-Guacate (en celeste), Tames-Caracoles (en naranja), y las conexiones desde Guacate y Calama al mineral de Caracoles (en rosado y verde respectivamente).



Fuente: Borie, 2013: 114

Con respecto a los posteros, destaca el caso de Barreda, quien solicita la posta de Chacance junto con 400 pesos para su habilitación argumentando que él utilizaba ese lugar previamente. Sin embargo:

En Chacance, no habiendo podido Fermin Barreda encargado de ella, principiar á verificar el reintegro de los cuatrocientos pesos de abilitación que en tiempo atrás se le habían dado, se le ejecuto por ellos, y no teniendo absolutamente como pagar, estando por otra parte mal servida la posta fue puesta en remate publico ...A continuación se llamo por carteles al q quisiera entregarse de esa posta y de la mencionada casa en calidad de arriendo... no habiendo quien la solicitase, para que esta no permaneciera desamparada este Gobierno la entrego al Con. Blas Prado con cargo de que la conserbe... (ANB MI, Tomo 70, N° 36, 1834).

La cita anterior, nos reafirma que las condiciones ofrecidas desde el gobierno para el desarrollo de la postas eran bastante limitadas; ya que incluso ni en remate público había ofrecimientos para hacerse cargo de éstas.

En 1832, el ciudadano J.M. González escribía al Ministro del Interior de Bolivia sobre la relevancia de Calama como último punto de la ruta, con recursos necesarios para enfrentar el tramo hasta la costa, para lo que solicita un presupuesto de 964 pesos para su arreglo:

La ecsistencia vital de la arriería de toda la Provincia del Litoral, y aun de las arrias que venían de Chichas y Lipés esta fincada absolutas y exclusivamente en los pastos del Cienego de Calama, el que si se acaba de secar, ocasionará la completa ruina de los animales de carga y silla, con perjuicio de los habitantes de la Providencia dedicados á la arriería, y del Comercio, cuyos cargas por la falta de animales, la demora y el subido precio de los fletes padeceran los menoscabos que es toda costa es indispensable evitar (ANB MH, Tomo 73, V12, 1832).

Asimismo, en 1833, el postero Bartolomé Navarrete realizó al Ministro General de Estado de Bolivia un informe en donde da a conocer el estado de las postas a su cargo emplazadas camino a Cobija. Dada la relevancia de este documento, reproducimos en parte, extensamente a continuación:

Calama. Un potrero cercado de veinte topes en la sienaga, para hacer de este modo util este lugar, por medio del cuidado de continuos riegos y seguir los pantanos que se encuentran dentro. Creo S^{or} haber hecho de este modo un serv^o á toda la arrieria. En este mismo punto se encuentra ciento ochenta mulas, cien de ellas, aparejadas y el resto acabándose de habilitar; siendo todas utiles para el serv^o.

Chiu-chiu. Ochenta topes de tierra bajo de cercado y seguía de regadíos, y a la fecha una tercera parte sembrada de Alfa; y se concluirá su cultivo con los dos meses restantes. Tambien estoy preparando en este mismo punto todas las cosas necesarias para hacer casa cómoda p^a los pasajeros.

Sta Bárbara. Ciento cuarenta topes de tierra cercados, con aseQUIAS de regadío, la mitad de ellos sembrados de Alfa y los otra en estado de recibir semilla. Ademas otra sequia nueva con que con que habilito como cien topes mas de tierra, que serán cultivados el año entrante. Em obra una casa bastante cómoda con almacenes, y viviendas p^a pasajero.

Canchas Blancas. Veinte topes de tierra, tapiado, y sembrados de cebada, con sequía de riego correspond^{te} para mayor numero de terrenos. No he adelantado mas en este punto por desconfianza al temperam^{to} que no lo habia creydo bueno; pero el año entrante cuatuplicare la Siembra con el buen resultado q tengo ya.

Chitaca. Este establecimiento S^{or} ha burlado toda mi actividad, porque apesar mio no he podido hacer adelanto ninguno, he sufrido mil contratiempos, unos por este Gob^{no} y otros por mis encargados: pero ahora mismo estoy haciendno los preparativos p^a poner trabajo allí. En sercos, y Asequia p^o sembrarlo el año entrante de un modo que corresponda asus compromisos con el Gob^{no}.

Tengo contrato de que me traigan de Europa, seis carretillas de cuatro tiros tanto para mulas, como para bueyes, y de una construccion aparente p^a el camino, y pagado ya la mitad de su importe[...].

Este es S^{or} el listado actual de los establecim^{tos} de mi Gob^{no}. Confiero á V.G. que yo creyá esta fta darle una noticia mas satisfactoria sobre su adelanto: pero son

tantos los obstaculos que he tenido y tengo que bencer para poder dar lleno a mí compromiso que no es bastante el trabajo personal, y el dinero, donde todo falta (ANB MI, Tomo 45, N°27, 1833).

Un destino similar corrió el postero Medinaceli, quien en 1834 se dirigió a Chichas con el objetivo de buscar recursos para la posta en la que se encontraba a cargo:

con cuantiosos gastos y mucha contracción, no hán correspondido a las esperanzas que tenía por que después de haber nacido la semilla se hán quemado las plantas en su principio sin duda por la naturaleza de las tierras que necesitan de mucha preparación. Con tal motivo el referido Medina Celi abandonando este trabajo pasa Chiu chiu, donde ha cultivado y sembrado con alfalfa los cuatro topos que se le dieron como á encargado de la indicada posta. En seguida se marchó á Chichas en busca de recursos asegurando que regresaría en dos meses (ANB MI, Tomo 70, N°36, 1834)

Una de las cuestiones que llama mayormente la atención es que, a lo largo de la década del 30', hay una constante queja desde las autoridades de Lamar por las condiciones de las postas y de los mismos posteros, quienes, en su mayoría, terminaron abandonándolas por la incapacidad de mantenerlas. El Comisario de Guías, Pío Ullo, en mayo de 1839 da cuenta de esta situación al gobernador del puerto:

Uno de los obstáculos al progreso de la Provincia Litoral que llama la atención de todos y que se debe allanar con la prontitud posible, es el abandono de las postas de tránsito de ese Puerto. Ellas yacen tan arruinadas y despobladas, particularmente en la cordillera que el espacio de 42 leguas desde Viscachillas hasta Chiuchiu, no es mas que un horroroso y prolongado desierto. Sucedería lo mismo de Calama a Cobija, sino se hubiera conservado el Postero Bernardo Guanca, que con la mezquina asignación de diez pesos mensuales, mantiene, en un pié regular la de chacance: al menos con su personal asistencia, le proporcionan al viajero un asilo abierto, el combustible, y los auxilios que imperiosamente ecsije el arriesgado paso de la travesía (ANB MH, Tomo 73, N°12, 1839).

Definitivamente, la inestabilidad de las postas se debió en parte a la mala administración del Estado, la falta de recursos, las condiciones ambientales, principalmente. En ese sentido, se comprende que habilitar un camino en el desierto requería necesariamente una planificación y conocimiento del lugar, cuestión que no sé ve reflejada especialmente en el tramo más difícil del camino, el que iba desde Calama a Cobija.

Un dato interesante con respecto a los caminos es el registro de huellas que no se reconocen como parte del camino oficial, pero que cruzan, hasta la actualidad, el paisaje desértico de la zona. Estas huellas alternativas corresponden, principalmente, al acceso de las bocaminas para la explotación mineral, especialmente del cobre. En este marco, destaca el registro realizado por el viajero norteamericano William Rushenberger (1834:171), quien señala:

Muchos caminos están formados por los mineros y mulas en cada parte de la colina, y algunos de ellos son mas empinados que otros; el que nosotros seguimos, es tal vez, el menos difícil de la ascensión. Nos vimos forzados a parar para respirar frecuentemente en nuestro camino, y en esos momentos observamos las bocas o entradas de muchas minas, las que habían sido abiertas, pero que ahora no son trabajadas.²¹

La explotación minera del cobre se realizaba en Cobija permanentemente y de forma tradicional, desde momentos prehispánicos. Esta explotación tipo pirquino se mantuvo a lo largo del tiempo; sin embargo, a medida que la minería se fue industrializando vía el control de las casas comerciales, los caminos hacia los principales centros mineros aledaños a Cobija se fueron institucionalizando.

Más allá del camino y las postas, el sistema terrestre permitió un ingreso estatal relevante: la grabación del comercio de importaciones no ocurría solamente en la aduana litoral de Cobija, sino también en las aduanas interiores de ciudades como La Paz, Oruro y Tupiza. Una vez ingresadas las mercaderías extranjeras por las aduana debían reportarse también en

²¹ Traducción de la autora.

las aduanas interiores las que tuvieron variadas suertes en los distintos gobiernos, siendo abolidas por Santa Cruz en abril de 1837 (Huber, 1997: 348).

Luego en octubre de 1839, durante el Gobierno de la Restauración de José María Dalence, fueron restablecidas; y siete años más tarde el presidente Ballivian decretaba nuevamente la exención tributaria en las aduanas interiores, cuestión nuevamente abolida por Isidoro Belzú en 1849. Sin embargo, a medida que avanza el tiempo las aduanas interiores comienzan a tener mayor recaudación que la litoral, cuestión que recién comienza a darse a partir de la década de 1850 (Huber, 1997: 348), lo cual es una evidencia de la relevancia de la interacción económica terrestre.

Finalmente, es fundamental señalar que los caminos constituyeron un elemento clave para el desarrollo de Cobija siendo, de hecho, su implementación una medida que nace junto con la de crear un Puerto para Bolivia en el Pacífico. Sin embargo, la falta de recursos, los problemas administrativos y las condiciones del desierto se conjugaron para que el desarrollo fluido de los caminos no fuese posible. Sin embargo, al considerar el desarrollo posterior en la zona vemos que ciudades aledañas a Cobija como Tocopilla, Mejillones y, sobre todo, Antofagasta logran constituirse parte de un sistema permanente de caminos. Bajo este panorama es que nos cuestionamos si es que efectivamente hubo voluntad suficiente de parte de las autoridades, especialmente, las centrales para generar una conexión fluida entre Cobija y el resto de Bolivia; al parecer no. En ese sentido, es factible pensar que la falta de voluntad se puede explicar, entre otras cosas, por el peso de Arica como el puerto más importante de la zona y por la esperanza de gran parte de los gobiernos boliviano de recuperarla.

IV.1.b.2. Las redes de intercambio locales y la relación entre Estado, arrieros, peones y casas comerciales.

Las relaciones comerciales de Cobija se sustentaron en la movilidad terrestre, tanto en la movilidad de los arrieros como los productos que se extraían desde Bolivia, siendo la industria extractiva el sostén principal, como también los productos que eran internados

desde el puerto hacia el interior. En tanto, las casas comerciales, constituyeron la estructura oficial que dominó la extracción guanera y minera, la movilidad de los productos desde y hacia Cobija y, por consiguiente, el trabajo de las personas. En el caso de Cobija, el incentivo comercial del puerto tuvo varios frentes. En primer lugar, los estímulos de parte del Estado, ya desarrollados extensamente en este trabajo; en segundo lugar, la llegada de casas comerciales extranjeras y sus inversiones asociadas; y por último, en tercer lugar, el contexto sociopolítico.

Tomando el segundo punto, el temprano arribo de empresarios y, por consiguiente, el establecimiento de casas comerciales, fue fundamental para el desarrollo inicial del puerto. Dentro de los primeros antecedentes destaca la temprana llegada del ya nombrado Lucas de la Cotera, empresario español quien se hizo su fortuna trabajando previamente en La Paz y Potosí, pero, especialmente, en Arequipa. Este empresario se había dedicado al “comercio al por mayor, los préstamos a interés, los arrendamientos de propiedades, la exportación de materias primas y la importación de los llamados efectos de Castilla y Europa” (Condori, 2011: 838). Posterior, a la independencia del Perú, abandonó rápidamente esta zona dirigiéndose a Brasil. Es en 1827, cuando ve la oportunidad de dirigirse a Atacama, con condiciones menos favorables, pero estableciendo un vínculo directo con el nuevo gobierno boliviano. Así, se dirigió a Cobija donde estableció una Casa Comercial, realizó las primeras habitaciones del puerto (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830) y las exploraciones iniciales de las rutas hacia Potosí. Incluso otorgó a modo de préstamo 600 mulas a los atacameños para dar el impulso necesario del comercio en la zona (Cajías, 1975). Este primer dato nos da luces de una relación de mutua dependencia entre arrieros y empresarios: al ser una de las medidas iniciales para el desarrollo del comercio de Lamar no sólo el fijarse en los caminos, sino de la necesidad de establecer lazos contractuales directos con los arrieros, que en este primer caso amarraba un trato de al menos ocho meses. Además, de la Cotera quien muere anticipadamente en 1831 destaca la presencia de los otros españoles como José María Artola, Bartolomé Fernández, entre otros; Los franceses Hubert, los Hnos. Latrille y la casa Durandeu; la casa comercial jujeña de Tezanos - Pinto y Cía, entre otros (Arce, R. 1997; Castro, V, C. Aldunate y V. Varela 2013 pág. 13, Rosenblitt, J. 2010). Estos empresarios establecieron una red de contacto que les permitió

tanto por su procedencia como también por alianzas de parentesco y empresariales generar conexiones hacia el interior de Bolivia, Perú y Argentina.

Con respecto a la conformación de la elite empresarial de Cobija, ésta se sustentó en una red de parentesco y apoyo que fue mucho más allá de los límites territoriales de Bolivia. Se compuso, principalmente, por extranjeros proveniente de Europa o de ascendencia europea. Por otra parte, el origen de los arrieros y los peones –al igual que en el caso de los empresarios– se encontraba, mayoritariamente, fuera de los límites nacionales, lo cual es una clara evidencia de los límites difusos y permeables que constituyen el periodo inicial de las formaciones republicanas. Así, observamos una fuerte presencia de arrieros no sólo de Atacama, Lipes y Chichas; sino también de Salta, Tarapacá, entre otros. Y para el caso de los mineros, una fuerte presencia de chilenos, argentinos y peruanos. Aunque es importante señalar en el caso de los arrieros que la relación se articuló sobre la base de un circuito con raíces prehispánicas y relaciones de parentesco previas, a diferencia del peonaje cuya raigambre es de tipo mestiza.

En este marco, surgen tempranas relaciones con el noroeste Argentino, las que se vieron ayudadas por el contextos sociopolítico de esa nación. Esta relación se vio reforzada por la complementariedad que ofrecían zonas como Salta. Lo anterior queda claramente reflejado en la ya conocida observación de Atanasio Hernández sobre Cobija en 1830. En ella resalta la idea que por la ubicación de la ciudad de Salta –alejada de Buenos Aires–, los altos impuestos a los productos en ese mismo puerto y la inestabilidad de las provincias intermedias de Argentina, Cobija se convirtió en la opción portuaria más segura y económica. Esto, además se ve reforzado desde Bolivia, ya que Salta ofrecía recursos como el ganado de caballos, mulas y burros, esenciales para el flete de productos (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830). De este modo: “La conexión del interior andino con el Pacífico a través del puerto de Cobija, permitió que se dinamizara un espacio de comercialización e integración cultural pre- existente, pero que adquirió nuevas características en función de la masiva circulación de bienes y personas” (Conti, 2003, p. 30). Asimismo, la relación que vinculó el Noroeste Argentino con Valparaíso estuvo mediatizada por Lamar: “La Provincia de Salta recibe una gran parte de sus mercaderías europeas desde Valparaíso por

Cobija y el desierto de Atacama. Sus departamentos occidentales y en especial Molinos, exportan en aquella dirección ganado vacuno y charqui, queso, lana de vicuña [...] y pieles de chinchilla” (Von Tshudi citado en Conti , 2003b: 21).

Es así que en 1854, cuando el viajero Rudolfo Armando Phillipi llega a Calama desde Cobija, señala lo siguiente...

No se cultiva otro grano que cebada para las mulas; pero las alfalfas ocupan la mayor parte del terreno cultivable, siendo el transporte de las mercancías de Cobija a las provincias Argentinas a Salta, Jujui, Tarija la ocupación principal de los Atacameños. Muy pocas mercancías se dirigen de Cobija hacia el interior de Bolivia por la Gran distancia; el puerto Natural de Bolivia es Arica, y Tacna puede considerarse como el Emporio de Bolivia. Por eso hay tantas mulas de Atacama y la tercera parte de los habitantes creo son arrieros. Los animales no se crían aquí se compran de los Argentinos al precio común de 30 a 40 pesos, pero a consecuencia de la paralización del comercio por la guerra pude comprarlas en 25 a 30 pesos. Se ven muy pocos caballos, porque esos animales no son tan aptos para el desierto como las mulas que se contenta con cualquier clase de pasto (1860: 53).

Desde la estructura de relaciones interregionales surgen las primeras casas comerciales. Estas desarrollaron dos vertientes de negocios: en primer lugar, los productos extractivos, los cuales era exportados casi en su totalidad. En segundo lugar, los productos extranjeros de consumo que eran internados por Cobija. La primera vertiente guarda relación la idea de una política económica extractiva del Estado nación boliviano, que se reflejó claramente en Cobija, pese a que el objetivo primario del puerto constituía el tema de la conexión ultramarina. Sin embargo, a medida que avanza en el tiempo la preocupación por los recursos minerales y orgánicos que ofrecía Atacama fueron tomando mayor relevancia, relegando a segundo plano la conexión ultramarina para importación de productos, la cual siempre fue mucho más expedita por Arica.

Dentro de los primeros antecedentes destacan los esfuerzos iniciales por la explotación local de cobre, la que luego de la década de 1840 disminuye en desmedro de la importancia que va adquiriendo el guano. Uno de los primeros empresarios en comenzar con la

explotación de Cobre en Bruto fue el Sr. Agustín Marambio, cuya primera carga se habría exportado a bordo del bergantín norteamericano Jorge Hivinson en junio de 1831 (ANB MI, Tomo 26, N°16, 1831). Una de las cuestiones que llama más la atención sobre el Sr. Marambio, es su conexión con Valparaíso, lo cual demuestra que, desde el inicio de la explotación minera atacameña, la zona se vinculó a capitales provenientes desde el puerto chileno, siendo en su mayoría capitales no locales, sino ingleses. Esto se refleja en una carta del Gobernador de Cobija, Gabino Ibáñez, al ministro de Hacienda de Bolivia con fecha del 24 de enero de 1831, donde plantea lo siguiente:

Al Dirigir la adjunta representación al comerciante Dⁿ Agustin Marambio que solicita la exportacion de los metales de cobre en bruto, debo manifestar á VG Que efectivamente este es uno de los individuos que con mayor entuciasmo emprendieron de laboreo en las Minas de aquel metal: Que en virtud de sus relaciones en Chile y de los elementos que há traido para trabajarlas ha dado un nombre al puerto, y exitado en todas las Casas Comerciantes de Valparaiso la atención sobe este negocio. Que es el único que hasta el día ha emprendido seriamente, y por ultimo que habiendo establecido una casa de abasto mediante la cual se surte la Poblacion y considerando que su proyecto tubo lugar mucho antes de los contratos de los Ser Lezica, y Zamudio, parece que este individuo merece toda la benebolencia del Gobierno, tanto mas cuanto á que á la ftha de su arraigo yo le ofreci á nombre del mino Gobierno proteccion y garantías, para su mejor establecimiento (ANB MH, Tomo 26, N°16, 1831).

Al parecer, la preocupación de la extracción minera de cobre, por parte de las autoridades, se sustentó en intentos sucesivos de distintos empresarios y casas comerciales por explotarlo sin que previamente hubiese sido exitoso. Así A. Hernández señalaba en su observación de 1830 que en la quebrada de Gatico, a seis leguas de Cobija, Lucas de la Coterá pese a que se benefició de la exportación de cobre al poco tiempo “se convencio el propietario de las perdidas que le ocasionava este jiro y le abandono” (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830). Por lo que Hernández da cuenta que, para que Gatico fuese productivo, era necesario: 1) conducir barreteros y otros operarios desde Potosí; 2) Carbón, ya que no se conocía quien pudiera construir hornos en reverbero y conducirlos desde Tarapacá era

costoso; 3) La piedra que sirve de liga, la que proviene de Atacama a 80 leguas del puerto; 4) víveres, motivo por el cual subía el precio de los jornales en un peso diario; 5) agua, la que debía ser conducida por tierra desde Cobija y 6) fundidores inteligentes que evitaran que el cobre saliera envuelto en escoria o en lingotes de mal aspecto que le bajaba el precio desde 18 pesos a 12 (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

Tomando varios de los puntos señalados por Atanasio Hernández, una de las problemáticas más importantes para la extracción minera era la falta de personal calificado. Dentro del registro de inmigrantes desde Potosí y de otras naciones –como Chile, Argentina y Perú–, para el trabajo particular en Gatico se observa que durante 1833, sin contar los meses de abril, mayo y noviembre, llegaron dos personas a la quebrada. En tanto, para 1834 llegaron 15 inmigrantes, probablemente todos asociados al trabajo minero.

Es importante aclarar que la minería boliviana de la primera mitad del siglo XIX en Atacama fue bastante dispersa. Este panorama se mantuvo hasta avanzado el siglo XIX con el surgimiento de grandes centros mineros como Caracoles. En ese sentido, Cobija se constituyó en un centro minero secundario, en donde la labor fue más bien de pirquino. Pese a su rol secundario, esta actividad fue una de las más rentables para la población local y la población migrante peona. Lo anterior queda claramente reflejado en que tanto changos como arrieros se habrían sumado de forma esporádica a la explotación mineral de baja escala de los yacimientos de cobre. Aunque no tenemos registro sobre que se hacía con esa producción, es posible pensar que esta era vendida a las casas comerciales. Asimismo, la venta de la producción minera del pirquino habría permitido por ejemplo el pago del tributo tanto a changos como atacameños, elemento tan necesario para el sustento del Estado Boliviano.

El único ejemplo temprano de desarrollo de explotación de carácter industrial se da en Gatico, al norte de Cobija. El gobierno boliviano incentivó el crecimiento de Gatico a través del decreto supremo del 8 de enero de 1834, día en que declaró libre de derecho las especies y artículos necesarios para el consumo de ese mineral (ANB MI, Tomo 49, N°16, 1834). Es más, como consecuencia de este decreto, en enero de 1835, se solicitó al Ministro de Hacienda, por parte del comisario de guías de Lamar, el traslado de la guarda de Peña

Pobre a Gatico, con el objetivo de prevenir posibles abusos debido al rápido crecimiento que se observaba en la zona, tanto como resultado del decreto como por el movimiento de población minera a la zona.

No obstante, hacia la década de 1840 la industria local que adquirió mayor relevancia fue la del guano. Es a través de esta industria que el gobierno Boliviano estableció contratos, principalmente, con empresas británicas, en donde aparecen nombres que se vinculan también a la industria guanera peruana como Meyers y Bland y Gibbs Crawley. Así, observamos que tanto para Perú y Bolivia, quienes manejaban efectivamente la producción del guano no eran ellos, sino las mismas empresas inglesas a través del monopolio del mercado del guano.

Fue esta industria la que permitió un proceso de consolidación económica en Cobija. Lo anterior, tiene su correlato con el crecimiento de la población local destacando, en este marco, la llegada de peones provenientes de los países aledaños e incluso la presencia de culíes. Lo anterior fue incentivado por la misma industria guanera. Es en este contexto, que se estimuló la llegada de una gran cantidad de personal no especializado, –estableciéndose contratos, incluso, con el Estado de Chile para llevar presos desde la Isla Juan Fernández a Atacama–. La presencia de esta población no especializada en condiciones bastante precarias se sustentó en el marco de un contrato donde el trabajador recibía sueldo pero simultáneamente adquiría deudas con la empresa. Las deudas principales eran los viajes hasta Cobija y los adelantos que los peones solicitan para tener dinero necesario para la subsistencia en Cobija. Aunque esto fue regularizándose a través del tiempo, los primeros peones del guano contaron con condiciones bastante precarias. Lo anterior fue incluso más dramático para los culíes ya que el contrato de trabajo firmado con los empresarios del rubro guanero establecía condiciones de deuda que los culíes en vida no podían pagar justificándose, de este modo, un sistema esclavista.

Se suma, que la presencia, sobre todo, de los peones chilenos fue altamente conflictiva tanto para la población local de Cobija como de los intereses económicos del Estado boliviano. Lo anterior se ejemplifica en la carta de José de Aramayo al Ministro de Hacienda de Bolivia en donde le plantea tres preguntas:

1ª ¿Puede el Gobierno ser el empresario del negocio huanos con utilidad?

2º ¿Debe el Gobierno continuar con la antigua sociedad?

3º ¿Sería ventajoso que explotado el Huano por particulares y vendido por cuenta de ellos mismos, se exija un tanto por cada tonelada que se embarque? (ANB MH, Tomo 19, N°31, 1848).

A lo anterior, Aramayo contesta:

[...] el principal desembolso de los antiguos empresarios, ha consistido en la adquisición de hombres para el trabajo los que por medio de un agente en Chile, que gozaba de un fuerte sueldo, se enganchaban y transportaban a este puerto con un inmenso gasto. El gobierno evitando demoras y desembolsos sin fruto, puede disponer de una considerable porción de brazos enviando para el efecto un Batallón, que disuelto el Paquica, llene todos los objetos que se desean.

El gasto en mantención ha sido considerable por que estos trabajadores exigen las ventajas y goces que habian dejado en su abundante suelo de Chile, lo que las costumbres enteramente opuestas a nuestros soldados seria del todo económico y ventajoso.

La moral de los trabajadores formaba la dificultad mayor de un arreglo, que economizando gastos, hiciese mas continuado el producto y el laboreo. Insolente por carácter y ebrios casi siempre por costumbre, estaban amenazados de continuo los Mayordomos y demas empleados. La disciplina militar, el carácter de nuestros Soldados y hasta su posicion, adelantan por esta parte la positiva utilidad que con su empleo pudiese reporta.

Son estas las dificultades que han hecho espantoso el costo de explotacion de este precioso abono: de suerte que removidos por los medios faciles que se indican la utilidad y ventajas serán indudables (ANB MH, Tomo 19, N°31, 1848).

A partir de lo anterior, Aramayo sostiene “los empleados deben ser bolivianos y hombres ligados al pais con afecciones que responden de su buen comportamiento” (ANB MH, Tomo 19, N°31, 1848). En tanto, los chilenos plantea “hombres desnudos de ese afecto

particular que tendrá un Boliviano por los intereses de su Patria” (ANB MH, Tomo 19, N°31, 1848).

Analizando la cita anterior, vemos que tempranamente hay funcionarios bolivianos que están detectando los problemas de convivencia con la población chilena, específicamente con los peones cuyo carácter insolente y apego al alcohol hacía difícil su manejo. De lo anterior, se desprenden dos aspectos fundamentales: en primer lugar, la falta de recursos sociales y económicos en el puerto para sostener la seguridad de la población local y migrante de Cobija. En segundo lugar, se desglosa que la falta de obediencia de la población peona subordinada a la industria guanera era una preocupación constante desde las empresas y desde el Estado, siendo el panorama del levantamiento social un fantasma que recién se estaba germinando en la estructura social boliviana.

No obstante, Aramayo está revelando un tercer elemento que guarda relación con el papel del Estado en la explotación del guano, cuestión que a lo largo del desarrollo de la industria fue siempre tangencial –dejándose, más bien, a manos extranjeras y con condiciones de ganancia para Bolivia bastante limitadas–. A lo anterior se suma el rol del estado en la búsqueda de peones, sugerencia que tampoco es recogida desde el gobierno central.

En ese sentido, es importante cuestionarse el por qué el Estado boliviano nunca se hizo cargo de la extracción de materias primas. Cabe pensar que la estructura limitada del reciente Estado hacía difícil que éste pudiese controlar de forma efectiva una industria de esta magnitud, a lo que se suma la comodidad por parte del mismo de dejar en manos externas su desarrollo industrial, comprendiendo que para poder desarrollar la industria se requería inversión.

Simultáneamente, mientras el guano se volvía relevante en Bolivia los intereses del estado chileno se hicieron sentir sobre el territorio limítrofe entre ambos países, específicamente Mejillones. Esta disputa de largo aliento se veía alimentada por las mismas empresas guaneras que establecían contratos, tanto con el gobierno de Chile o de Bolivia, según su conveniencia. En ese sentido, se comprende que el conflicto limítrofe tiene su sustento no sólo en intereses chilenos sino, especialmente, ingleses.

Otro producto mineral de importancia y cuya explotación no fue local, sino hasta la década de 1870, fue la plata. Es durante la primera mitad del siglo XIX que ésta fue movilizada, principalmente, desde Potosí, ya sea en forma bruta, plata piña, pero principalmente plata amonedada. Es más, en 1829, desde el gobierno se decreta un arancel en donde figura una sección especial, como señala Ballivian, de:

...derechos sobre la exportación en el que la plata amonedada aparece con un gravamen del 3%; el oro y los tejos quintados con otro del 2%. En cambio, la exportación del estaño y del cobre fué liberada de todo gravamen. Es más...Se prohibió bajo pena de comiso y cárcel la exportación de la plata en barras. Sólo en su forma amonedada podía extraerse del país este metal (1943: 539).

Más allá de la oficialidad, por parte de los empresarios la plata piña también se exportó a modo de contrabando, estableciéndose un circuito de movilidad alternativo al oficial, especialmente a inicios de la década de 1830. Estos circuitos funcionaron probablemente en alianza con arrieros y pescadores. Esto queda ejemplificado en septiembre de 1830 cuando los empresarios Francisco Arana, D. Rafael Beche y Garayo, se vieron implicados en el contrabando de seis piñas supuestamente venidas desde Salta. Estas fueron bajadas por el arriero Mariano Horcay por Punta Tames, lo que levantó la sospecha de la esposa de Gavino Barrera, postero de Chacance, quien alertó a las autoridades de la situación. Las piñas supuestamente debían ser embarcadas por el chango Diego Almendares (ANB MH, Tomo 21, N°17, 1830). El balseiro José Gonsales de veinte seis años, natural de Iquique y también involucrado en el caso de contrabando, declaraba lo siguiente:

Que Don Rafael Beche, le habló para que fuese con su balsa a Tames, y que le contestó que el no podía pasar para arriba, y entonces le dijo Beche: lléveme U. hasta aquel punto, y fué con el hasta la agua de mulatos, donde encontraron a Diego Almendares quien le dijo a Beche; las cargas las ha tomado un oficial y las ha vuelto p^a atrás. (ANB MH, Tomo 217, N°17, 1830).

Asimismo, considerando las declaraciones del balseiro Gonsales, es relevante recordar que el mismo D'Orbigny señalaba no sólo la probidad de quienes trasladaban productos costosos hacia los barcos, sino, además, que cada casa tenía a su balseiro titular,

estableciéndose una relación pactada (D'Orbigny, 1945), de la cual, lamentablemente, hay un escaso registro.

Junto con la exportación minera, una de las primeras preocupaciones que afectaron tanto al Estado como a las casas comerciales, fueron los contratos para la obtención del azogue o mercurio dirigido al tratamiento de la plata en Potosí. Los registros muestran un temprano acuerdo contractual para la internación de quintales de azogue entre el gobierno y la Casa Comercial Lezica y Hermanos, como también con la Casa Artola. Así, el movimiento de miles de quintales de azogue hacia el interior se hace efectivo y lleva consigo un compromiso de parte de ciertos arrieros vinculados a las casas comerciales. Esto expone la existencia de una relación de dependencia entre empresarios y arrieros, debido a que el arrieraje es el único modo para desarrollar dicho comercio. El médico norteamericano William Rushenberger en 1834, refuerza esta idea señalando que por ello fue posible que:

Medio millón de dólares, en productos extranjeros, se estima que pasan a través de este lugar hacia el interior anualmente. Los paquetes están casi todos sin envasar, y son puestos nuevamente en pequeñas parcelas, según su peso, para acomodarlos en términos de su transporte, que se realiza enteramente a través de mulas y burros. Estos son llevados, generalmente, en burro a Calama, y de allí en mula a los diferentes puntos de destino (1834: 169)²².

La tarea de los arrieros requería un alto grado de especialización y conocimiento del territorio: el trayecto de Cobija a Potosí se hacía en un tiempo aproximado de 20 a 25 días y los recursos –por lo menos en los tramos de Atacama–, eran bastante escasos. De hecho, las difíciles condiciones del camino quedaron expresadas en la observación de Atanasio Hernández de 1830 que citamos más arriba, donde señala, por ejemplo, la necesidad de utilizar burros en vez de mulas por la resistencia de esta especie a condiciones adversas. Además, Hernández daba cuenta de la cantidad de cargas –aproximadamente 3.000– entre los meses de marzo y abril de 1830 en las zonas de Calama, Atacama y Guatacondo. Esto nos da un panorama sobre el uso potencial del camino, como también sobre la importancia que comenzó a adquirir el arrieraje desde la creación del puerto. Incluso señala que es tal la

²² Traducción de la autora.

relevancia que fue alcanzando esta ruta entre los arrieros, que ellos mismos estaban interesado en realizar estos fletes. Al respecto señala Hernández lo siguiente:

El tráfico jeneral y mas comodo de este Puerto para transportar los cargamentos al interior calculando la situacion de los caminos y pascanas, no puede ser de otro modo que por las arrias de Burros. En unos paises áridos adonde escasean los pastos y el agua, no es posible sostener grandes recuas de mulas que se necesitan. Es visto que los primeros son susceptibles de mantenerse con poco, sufre mas, y al fin ejecutan iguales jornadas que las mulas. Verdad és que la operacion de reducir los cargamentos á farditos de 2½ @ es penosa, costosa, y morosa; mas tambien no es menor cierto que las mulas se aniquilan pronto, se cansan, y no pueden soportar la escases de alimento van dejando el camino sembrado de despojos, resultando ruinas al arriero, y atrazos al comerciante. No por esto dejar de mantener y aumentar sus muladas los Atacamaños y Calameños, pero no será con el tiempo, y mientras no se establezcan alfalfares en Calama y Chiuchiu el ramo de mulas que progresa pues cuando mas se mantendrá estacionario: no sucede así con los Burros: el flete del Puerto hsta la primera escala que es Calama vale 3½ p: redondeando cada 8, ó 10 días u viaje, y con esta celeridad el aumento es indefinible.

Puede formarse una idea de los adelantamientos á este respecto, cuando se sepa que en estos dos meses anteriores de Marzo y Abril, hán movidolos Burros de Calama, Atacama, y Guatacondo como unas tres mil cargas: dejando exausto el Puerto de cuantos efectos habían destinado para el interior, con el agregado de que no habiendo concurrencia de compradores, há cesado el jiro, y hoy se atropellan los Borriqueros por carga y no la encuentran. Consiguientem^{te} en Calama no se hán detenido nada los cargamentos, pues á la rebatiña hán pasado al interior. He aquí uno de los prodijios que empieza á manifestar el comercio. A la vez de buenos fletes se han recostado sobre esta Provincia todos los arrieros en la Provincia de Tarapacá: los de Atacama hán triplicado sus tropas, y puede asegurarse sin mucha exageracion, que yá Cobija tiene arrieros ya para todo el tráfico de la República.

Otra ventaja nos aparecerá pronto, y és que como los arrieros Peruanos se hallan interesados en conducir los cargamentos y ganar estos fletes, se estan apresurando po descubrir una salida mas recta hasta Oruro, que es la misma q^c se anunció desde Sicasica. Guatacondo es un pueblo lindero de aquella República. Por él han marchado algunos cochabambinos y recientemente D. Jeronimo Segovia con su negociacion, el cual pasa hasta La Paz. Los mandones de Tarapaca hán lebandado el grito y aun creo remitieron su comisionado p^a impedir el paso; mas las arrierias se hán mantenido firmes, y hán amenazado á los Tarapaqueños con embargarles sus piñas si sé les impide trabajar. Este Estado de cosas no sera durable porque al fin los Peruanos hande establen su Portazgo en aquel punto como poco preciso. Empero como la necesidad y el interes allanan los montes, los arrieros estan comprometidos p^a cuando llegue de extremo, de abrir una senda á muy poca distancia de la linea divisoria que no se sabe cul sera, y franquear el paso por nuestro territ.^o sin tocar en el Peruano. Ello es qe de cualquiera modo que sea, si hay una verdadera ventaja en hacer el viaje de la Paz por esta ruta, se hará (ANB MI, Tomo 31, N°22, 1830).

Con respecto a lo anterior, Arce señala que desde el inicio de Lamar: “Los arrieros y maestros de postas que se ocupaban en hacer el servicio de transporte estaban autorizados por el Gobierno para cobrar, como flete, un real y medio por legua por cada carga, ya fuese en mula o caballo, y medio y cuartillo por el postillón” (1997: 14). En tanto, los maestros de postas percibían derechos de peaje a razón de un real por mula de carga y medio real por cada dos burros. Como señala Arce (1997: 15)

También es digno de mencionarse el hecho de que las recuas que se ocupaban de este tráfico conducían no sólo mercaderías de uso corriente, sino también pesadas piezas de maquinarias para los ingenios mineros, y pianos completos que se importaban de Europa. Decimos pianos completos, por cuanto estos eran transportados con su embalaje, tal como venían del extranjero, en mulas "pianeras" - así llamadas- y con aparejos especiales.

Sin embargo, pese a que el arrieraje fue la actividad eje para el desarrollo económico de Cobija, éste nunca alcanza un importante desarrollo como en otros puertos del Pacífico. Es

más, son constantes las quejas sobre la falta de arrieros para efectuar el comercio en la zona. Como señalaba E. de La Torre (1841) comerciante de Valparaíso a José María Artola: “si hay alguna demora q. nunca será mayor, estimare tenga un poco de paciencia... La falta de arrieros nos ha perjudicado irreparablemente” (AA, 1841)

Posterior a 1832, con la declaración del puerto franco y la generación de un sistema de control más efectivo sobre la internación de productos, la relación entre arrieros y empresarios se institucionalizó bajo el alero del Estado nación. Aunque no encontramos contratos de exclusividad entre empresarios y arrieros, la regulación sobre pérdida y/o robo de carga fue penada, generándose así un acuerdo contractual. Por ejemplo, en las boletas firmada por los arrieros y un testigo de las transacción del flete, se señalaba lo siguiente: “A cuyo cumplimiento me obligo en toda forma de derecho con mi persona y bienes habidos y por haber, especialmente con mi presente recua, para responder de todas faltas, daños y prejuicios que resulten por mi culpa ó negligencia” (AA, 1838).

Sin embargo, es factible pensar que la relación Casa Comercial/Arriero poseía ciertas condiciones de flexibilidad las que se ven claramente reflejadas en el poco control efectivo de los días de viaje y merma de carga. Asimismo, la relación que se establece se da en condiciones de mayor igualdad en comparación con el peonaje, lo que permitió que parte de los arrieros generaran sus propias empresas de transporte de carga.

Concluyentemente, los distintos grupos que fueron parte de Cobija establecieron distintos niveles de relaciones sociales las que estaban articuladas a través de relaciones de poder. Estas estaban condicionado por elementos simbólicos como la adscripción étnica y se expresaron en ámbitos como el trabajo. Más allá de lo anterior, la subordinación de un grupo por sobre otro no se explica únicamente desde el trabajo, ni tampoco desde la distinción entre los indígenas y el resto de la población sino, además, se encuentra delimitado por la posición de Cobija con respecto al resto del mundo en el marco de un contexto inicial del capitalismo industrial. Así, Cobija se constituye desde sus inicios como puerto provisorio dentro del discurso de Estado, un puerto susceptible de ser cambiado de lugar, al igual que sus habitantes, primando en sus moradores un sentimiento de abandono de parte del Estado.

Conclusiones

El Puerto Lamar se caracterizó desde sus inicios como un proyecto político de Bolivia que buscaba dar impulsos al desarrollo comercial de la nación, pero, sobre todo, para el reconocimiento de este Estado a nivel mundial. Así, esta zona escasamente poblada por changos y comerciantes menores, fue elegida a inicios del siglo XIX como el territorio estratégico para desarrollar dicho proyecto. Sin embargo, la historia del puerto fue compleja ya que, desde un inicio, se construyó sobre un territorio en disputa debido a los recientes límites nacionales establecidos por la época republicana, además de erigirse como un punto periférico, no sólo del altiplano boliviano y sus redes comerciales ya previamente establecidas, sino también en la periferia del sistema capitalista mundial.

Es importante destacar que aunque el puerto de Cobija nunca llegó a tener las dimensiones de Arica ni Valparaíso, logró formar parte de una red complementaria de comercio, sobre todo, gracias a sus recursos naturales como el guano y el cobre. Dichos recursos son el factor determinante para comprender cómo se estructuraron las relaciones sociales de poder en el ámbito local, como también la relación de la zona con el resto del mundo. Bajo estas condiciones se fue construyendo paulatinamente una sociedad pluricultural en donde se integraron grupos locales indígenas y mestizos, como también, en un periodo de tiempo bastante limitado, integrados por la llegada a la zona de nuevos sujetos sociales. A este proceso de transformación local se suman los nuevos roles sociales vinculados a la intensificación del sistema capitalista.

Por lo tanto, según lo revisado a lo largo de esta tesis, se observa que, a través del tiempo, se produce en la zona de Cobija una considerable transformación en las relaciones socioculturales producto de la llegada de nuevos y diversos actores que conviven en un mismo espacio en el marco de un proyecto político boliviano guiado por los ideales del capitalismo y liberalismo. Dichos ideales son los que confirieron al puerto un rol significativo como puerta de entrada a la modernidad y al progreso. Sin embargo, este proyecto se encontraba cimentado sobre un sustrato colonial desde donde se resignificó y se transformó a la luz del contexto sociocultural y espacial de Cobija. Es en este contexto, que

comprendemos que la construcción del discurso inicial liberal de los Estados Naciones era, más bien, un discurso excluyente en donde los distintos sectores generaron un diálogo asimétrico en el que la elite establecía las posibilidades de participación del resto de la población lo que, consecuentemente, acentuaba la diferenciación social (Irurozqui, 1994).

Asimismo, el proyecto central boliviano no se condijo con las condiciones reales de cada uno de los lugares que componían Bolivia. De este modo, ni el altiplano Paceño, ni el occidente de Bolivia y menos Atacama compartían aspectos sociopolíticos, económicos, étnicos ni ambientales. En ese sentido, desierto y mar se constituyeron en un eje clave para comprender la dinámica regional de apropiación, uso y movimiento en el espacio atacameño. Es en ese marco, que los distintos grupos percibieron y significaron el espacio portuario de forma particular. Vemos, por tanto, cómo los espacios concebidos, correspondientes a aquellos espacios hegemónicos incorporados a través de planificación política que en muchas ocasiones se representan cartográficamente difieren diametralmente de aquellos espacios percibidos y, sobre todo, de los espacios vividos por los distintos grupos sociales, –aquellos construidos a partir de la praxis social– (Lefebvre, 2013).

Por lo tanto, a través del desarrollo de este trabajo observamos como se configuran distintas apropiaciones de un mismo espacio, miradas diferentes en constante conflicto ya que parte de ellas se fundan en distintos marcos ontológicos pero que, sin embargo, se constituyen parte de un proceso de transformación hacia el desarrollo de una sociedad industrial. Así, se distinguen diversas perspectivas entre las que se cruzan: la mirada del paisaje salvaje, prístino pero repleto de recursos de los viajeros; el espacio desértico delimitado en función de la propiedad privada desarrollado gracias al esfuerzo personal de los empresarios; el espacio de paso en donde el trabajo constituye el elemento de apego de los peones; el espacio de condena de los culíes; el espacio complementario de tránsito de los Atacameños y el espacio permanente y domesticado de los changos.

Bajo esta perspectiva, lo anterior se ve cruzado por el proyecto nacional que poco tenía que ver con la realidad local, así: la sensación de abandono; la falta de recursos básicos como el agua; los problemas de conectividad hacia el interior; la baja cantidad de población; a los

que se suman los conflictos de interés tanto con Perú y Chile, fueron aditivos que conspiraron para dar paso a un desarrollo fluido de Cobija como el puerto de Bolivia. Así, varios de los elementos nombrados no fueron únicamente consecuencia de su situación geográfica particular y de sus condiciones naturales ambientales sino también de la despreocupación o, incluso, el abandono intencional a manos de las casa comerciales por parte del reciente Estado. Necesariamente, vale cuestionarse por qué centros como Antofagasta germinan explosivamente en la década de 1870, destacando que las condiciones geográficas de ambas ciudades son similares. De ahí, que surgen nuevas preguntas vinculadas a la real voluntad, más allá, de algunos interesados en particular de sacar en adelante el Puerto de Cobija, él que durante todo su desarrollo republicano estuvo bajo la sombra de Arica.

Pese a que el éxito de Cobija fue bastante acotado en el tiempo, observamos que gracias a su desarrollo en Atacama existió un demarcado proceso de transformación identitaria como consecuencia de la intensificación del sistema mercantil vinculado al aumento de explotación de materias primas, circulación de productos y la movilidad territorial de personas. Podemos decir, luego de nuestra investigación, que el peonaje y la arriería fueron los elementos claves para dar vida a la nueva realidad local, realidad cruzada por las implicancias socioculturales de estas actividades.

Estos procesos de transformaciones sociales y culturales se movilizaron a partir del desarrollo del capitalismo local y su conflictiva relación con elementos tradicionales. No obstante, es en este contexto de transformación identitaria de los diversos grupos sociales que habitaron la zona, en donde cada grupo –más allá de sus diferencias– finalmente, se convirtió en agente activo de la construcción del Estado-Nación y su nueva realidad social, política, económica y cultural. En este sentido, como señala Zemelman (2005: 10): “la colocación ante el momento histórico se corresponde con la comprensión de éste como no cerrado, sino más bien como expresión de un proceso, esto es, del propio movimiento de la historia que resulta de las relaciones entre múltiples sujetos y sus prácticas respectivas”.

Así, durante el desarrollo de Cobija identificamos ejes de poder claramente definidos, que permiten comprender esquemáticamente la interacción sociocultural y sus implicancias

políticas y económicas. En primer lugar, un eje internacional, que guarda relación con la integración de Bolivia dentro de patrón de mundo moderno euro centrado, en el cual se integran las casas comerciales fuera de Cobija y que cumplían un rol significativo para países como Inglaterra y Francia.

En segunda instancia, un eje correspondiente a quienes controlaban el comercio del puerto, en su mayoría empresarios extranjeros de origen y/o ascendencia europea residentes en Cobija, con fuertes conexiones con Valparaíso y con casa comerciales de Tierras altas, quienes incentivaron: la industria extractiva a través de concesión de minas, la compra y venta de los productos extraídos, así como el comercio de los productos de consumo.

Un tercer eje, correspondiente a la población vinculada a las labores extractivas y de servicio, manejada en distintos niveles por las casas comerciales de Cobija. En este marco destacan en primer lugar los peones, principalmente chilenos, y sumamos a estos, –aunque cumplieron un papel bastante más al margen–, los culíes. Ambos grupos dependieron de las políticas económicas de las casas comerciales, destacando que su llegada a Cobija se vincula directamente al enganche para las labores extractivas originadas por los intereses, primordialmente, de los empresarios locales de Cobija y la industria inglesa con representación en Valparaíso. Aunque ambos –tanto culíes como peones–, realizaron labores similares y sustentaron su vínculo sobre la base de la adquisición de deudas con las casa comerciales, las relaciones de subordinación fueron distintas. Para el caso de los peones destaca un sometimiento mediatizada por contratos con temporalidad definida, por un salario favorable en relación a los recibidos por otras labores y por el mismo carácter rebelde de este grupo. En tanto, los culíes firmaban contratos en donde la deuda se convertía en su sentencia de esclavitud.

Asociado a la labor de servicios, destaca también la población arriera vinculada fuertemente a los atacameños pero también al surgimiento de una burguesía terrateniente de Tierras Altas. El arrieraje fue un elemento central en el desarrollo del puerto, ya que constituyó la operacionalización de la conectividad. La arriería no estuvo exenta de problemas, sobre todo por las malas condiciones del camino, sin embargo, fue una actividad cuyo gremio gracias a su relevancia para el desarrollo de Cobija alcanzó notoriedad social y económica a través el tiempo. En ese sentido, aunque el arrieraje se

funda en formas de movimiento tradicional por el espacio andino su creciente desarrollo durante la república fue el elemento estructural para el desarrollo inicial del capitalismo industrial del siglo XIX.

Finalmente, asociadas tanto a los servicios como a la labor minera destacan las poblaciones changas y pescadoras del puerto, quienes pese a mantener su tradicionalidad la que se traducen en: su vínculo con el mar, en sus relaciones de parentesco, en la división social del trabajo, entre otros elementos; se constituyeron parte elemental del nuevo sistema portuario. Así, los changos contribuyeron al desarrollo de Cobija pero laborando, principalmente, desde su especialización costera en trabajos como cargueros y empleados de barcos. A su vez, se integraron al desarrollo de la minería local, integración que cada vez se hizo más fuerte en la medida que este recurso adquiriría mayor importancia.

Con el paso del tiempo se ve un crecimiento de la diferenciación de estos grupos de poder la que se sustentó, entre otras cosas, en la distinción étnica. Esta diferenciación, se expresó en el contexto colonialista en torno a la idea de raza el cual quedó claramente reflejado a través de la asociación racial a clase. Lo anterior, además queda reflejado en la existencia del tributo indígena como elemento diferenciador; siendo el tributo en circulante monetario como en trabajo, un elemento fundante en la construcción social de Bolivia.

Más allá de lo anterior, los distintos grupos sociales que convivieron en Cobija se conectaron, entre otros aspectos, por el desarrollo de la industria minera y extractiva de guanos, siendo ésta la que permitió que realmente Cobija se mantuviera como puerto principal de Bolivia hasta la década de 1870, mucho más, que la idea de Cobija como puerta al altiplano boliviano. Así, dentro del esquema de Estado nación oligárquico, el desarrollo de Atacama y de Cobija en particular se convierte en un símbolo patente del desarrollo del capitalismo mundial sustentado en la explotación de recursos naturales articulados por redes locales, nacionales e internacionales, apoyadas en un sustrato postcolonial. En ese sentido, la explotación de recursos naturales y el comercio, fue la base sobre la que se sustentó el crecimiento de Cobija.

Por lo tanto, el proyecto político del Puerto Lamar, más que constituirse en una salida al mar de Bolivia, fue el eje desde donde se articuló una realidad diversa integrada por elementos del capitalismo, del colonialismo y de las tradiciones de las sociedades precolombinas, en un escenario único, el desierto, entendiéndolo como un espacio activo dentro del entramado sociocultural. Así, el proyecto político se materializó en un proyecto urbano que claramente fue dibujando una historia particular, aunque siempre vinculada a otros hitos portuarios del Pacífico, como es Valparaíso, y vinculado a otros hitos espaciales terrestres hacia el interior como Potosí.

Asimismo, no se puede entender el proyecto político sin su dimensión espacial, la que de ningún modo fue estática en el tiempo. Es bajo esa premisa que las personas movilizándose a través del espacio y consecuentemente, la evidencia material de este movimiento como los caminos y postas son elementos centrales que permiten adentrarnos en uno de los objetivos primarios del desarrollo de Cobija, la necesidad de conectar la Bolivia altiplánica con el resto del mundo. En ese sentido, se concluye que uno de los aspectos principales que condenó a Lamar a su desplome fue su frágil conectividad. Ya lo sentenciaba Quintín Quevedo, Prefecto del Litoral entre 1866 y 1867, en su *Memorandum* sobre la situación del puerto en las fechas de su labor como funcionario en Cobija:

Ha vegetado siempre muy distante de vincularse con la nación, sin embargo de diversas disposiciones protectoras que han llamado a la población con exenciones y recompensas. Si los descubrimientos de minas de cobre y guanos no se hubieran verificado en Cobija, en un triste y estéril raquitismo, apenas había subsistido como aislada caleta de desembarque al interior. Así, el único puerto boliviano nunca habría pasado de una agonizante vitalidad, difícil y pesada para los mercados mismos que sirve (Quevedo citado en Godoy: 2013)

Finalmente, se señala que la aproximación a esta temática, desde la investigación que presentamos, ofrece nuevas perspectivas y enfoques sobre el rol particular que jugó el Puerto Lamar en la historia de Bolivia, el cual contribuyó de forma decisiva tanto a la construcción de la nación boliviana como al desarrollo sociocultural histórico de Atacama.

Es así que este periodo, observado desde Cobija, se convierte en un aspecto trascendental para comprender el componente pluricultural de la población de la zona y el rol del capitalismo en dicho proceso.

Potencialmente, este trabajo deja abierta una serie de temáticas y perspectivas que podrían abordarse en futuras investigaciones, las cuales aquí solo quedaron esbozadas. Entre ellas cuentan: un estudio más exhaustivo del arriería a inicios del siglo XIX que permita realizar asociaciones más certeras sobre el vínculo entre los atacameños y el surgimiento de empresas en este rubro; el estudio del desarrollo de la minería a inicios de la república en Atacama y sus implicancias sociales, culturales y económicas en el desarrollo de la zona; el estudio sobre la operación de la contribución indígenal en Atacama la que se percibe en este trabajo casi únicamente a través del tributo en trabajo; el estudio de los vínculos empresariales y de parentesco transnacionales de las elites locales; como también la discusión sobre la ocupación de Mejillones por parte de Chile. Este último tema queda explícito a lo largo de la tesis, el cual, sin ser el objetivo de esta investigación, cruza las diversas concepciones de este espacio y de quienes lo habitaron en el marco de la creación de los Estados naciones. Esta problemática en torno a los límites que aún tiene vigencia en la actualidad, guarda relación con dos cuestiones que se pueden profundizar a futuro. En primer lugar, el rol del mar en la construcción de la sociedad nacional boliviana que desde sus inicios –con la pérdida de Arica– conlleva una historia truncada. En segundo lugar, el estudio del sentimiento de la pérdida del mar tan presente en la historia de Bolivia, el cual constituye una nostalgia cultural fundada en esa ausencia, cuestión que no es posible comprender del todo desde el ámbito jurídico, sino que adquiere otros relieves y significaciones desde lo cultural y lo político.

Asimismo, sería relevante cuestionarse el rol de la guerra en la ocupación chilena de Atacama, la que al parecer debemos comenzar a comprenderla como el resultado de un proceso de ocupación previa del Estado chileno en negociación directa con las casas comerciales y los especuladores de Valparaíso

Con todo, la investigación nos muestra, desde Cobija, esa fase inicial de la conformación de Bolivia donde las complejidades de las relaciones socioculturales no pueden entenderse sin

las grandes transformaciones que está viendo la naciente nación. El resultado de este proceso cruzado por lo étnico, lo político y lo económico nos permite comprender la construcción de este espacio y de Atacama a lo largo del tiempo, pero sobre todo nos remite a comprender que estas dinámicas se extrapolan a la gran mayoría de los territorio de los Estados-naciones en América durante el siglo posterior y hasta la actualidad en donde priman aún el capitalismo basado en un sustrato postcolonial y en la explotación de materias primas. Así, aunque en la actualidad Cobija no sea más que una caleta con ruinas, se ha convertido en testigo mudo de este proceso.

Referencias

Fuentes primarias

Archivo Artola (AA), Santiago.

Fondo Bolivia. Archivo General Histórico, Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (AGH), Santiago.

Ministerio del Interior. Archivo Nacional de Bolivia (ANB MI), Sucre.

Ministerio de Hacienda. Archivo Nacional de Bolivia (ANB MH), Sucre.

Bibliografía general

Abecia, V. (1983). Historiografía de la independencia de Bolivia. *Revista de historia de América*, 83, 193-208

Acanda, J. L. (2000). De Marx a Foucault: poder y revolución. *Inicios de partida. Coloquio sobre la obra de M. Foucault* (pp. 73-119). La Habana: Centro de Investigación y Desarrollo de la Cultura Juan Marinello.

Amunátegui, M. L. (1863). *La cuestión de límites entre Chile i Bolivia*. Santiago: Imprenta Nacional.

Anderson, B. (1993). *Comunidades imaginadas*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

Aldunate, C., Castro, V. y Varela, V. (2010). Los Atacamas y el pescado de Cobija en homenaje a John Víctor Murra. *Chungará*, 42 (1), 341-347.

Aldunate, C., Castro, V. y Varela, V. (2008). San Bartolo y Cobija: Testimonios de un modo de vida minero en las tierras altas y la costa de Atacama. *Estudios Atacameños*, 35, 97-118.

Arguedas, A. (1975). *Historia general de Bolivia*. La Paz: Gisbert & cia,

- Arce, I. (1997 [1930]). *Narraciones históricas de Antofagasta* [2ª edición]. Antofagasta: Lama Industrial.
- Arze, R. (2009). Notas sobre el mariscal sucre en Bolivia. En: E. Ayala (ed.). *Sucre. Soldado y estadista* (pp. 1-10). Quito: Uuniversidad Andina Simón Bolívar / Corporación Editora Nacional.
- Ashcroft, B., Griffiths, G. y Tiffin, H. (1995) Introduction. *The Post Colonial Studiest Reader* (pp.7-13). Londres: Routledge.
- Ayllón, E. (2006). De charcas/ alto Perú a la República de Bolívar, Bolivia. Trayectorias de la identidad boliviana. *Coloquio internacional: Creando la nación, los nombres de los países de América Latina: identidades políticas y nacionalismo* (pp. 1-37). México: Centro de Estudios Históricos UNAM.
- Ayllón, E. (2007). En torno a la desestructuración del espacio colonial andino: Bolivia 1825-1850. En: E. Cavieres. *Del altiplano al desierto. Construcción de espacios y gestación del conflicto* (pp. 41-81). Valparaíso: Ediciones Universitarias de Valparaíso.
- Balandier, G. (1969). *Antropología política*. Barcelona: Nueva Colección Ibérica. Ediciones Peninsulares.
- Ballester, B., San Francisco, A., y Gallardo, F. (2010). Modo de vida y economía doméstica de las comunidades cazadoras recolectoras del desierto de Atacama en tiempos coloniales y republicanos. *Taltalia*, 3, 21-32.
- Baldivia, J. M. (1851). Tacna, Arica y Cobija: Páginas Históricas, Universo: La Paz.
- Ballivián, R. (1943). El comercio de exportación de Bolivia. *El trimestre económico*, 9, 36(4), 536-559.
- Barragan, R. (2009). Hegemonías y “ejemonías”: Las relaciones entre el Estado central y las regiones (Bolivia, 1825-1952) *Íconos. Revista de ciencias sociales*, 34 (5), 39-51.
- Barros, A. (2008). Identidades y propiedades: transiciones territoriales en el siglo XIX atacameño. *Estudios atacameños*, 35, 119-139

- Barth, f. (1976). *Los grupos étnicos y sus fronteras: la organización social de las diferencias culturales*. México D.F.: Fondo de Cultura Económica.
- Becerra, R. (2006). *Nulidad de una apropiación chilena. Territorio boliviano entre los paralelos 23 y 24*. La Paz: Editorial Plural.
- Berenguer, J. (2008). 18°- 27° Latitud sur: entre desierto y océano. *Pescadores de la niebla: los changos y sus ancestros* (pp.13-20). Santiago: Museo de Arte Precolombino.
- Bermúdez, O. (1967) Las Casa Comerciales de Artola y Aguirre Zavala. Apuntes para la historia de Cobija. *Revista norte grande*, 2, 31-38.
- Bermúdez, O. (1975). Esbozo biográfico de William Bollaert. *Norte Grande*, 3-4, 313-318.
- Bertonio, L. (1984[1612]). *Vocabulario de la lengua Aymara* [vol. II]. La Paz: Ceres.
- Bittmann, B. (1980). Proyecto de investigación interdisciplinaria en la costa centro-sur andina. En: B. Bittmann, M. T. Ahumada y C. Moragas. *Proyecto de investigación interdisciplinaria en la costa centro-sur andina* (pp. 11- 20) [vol. I]. Antofagasta: Universidad del Norte, Departamento de Arqueología.
- Bittmann, B. (1983). Cobija: panorama etnohistórico en relación a los informes del Dr. José Agustín Arze. *Chungará*, 10, 147-153.
- Buillaume, B. (2001). Mundos nuevos en las fronteras del nuevo mundo. *Nuevo mundo mundos nuevos*. Recuperado de: <http://nuevomundo.revues.org/426#quotation>
- Bonilla, H. (1984). *Guano y burguesía en el Perú* [2ª ed.]. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Bollaert, W. (1851). Observations on the Geography of Southern Peru, Including Survey of the Province of Tarapaca, and Route to Chile by the Coast of the Desert of Atacama. *Journal of the Royal Geographical Society of London*, 21, 99-130.
- Boman, E. (1908). *Antiquités de la région andine de la République Argentine et du Désert'Atacama. Mission scientifique G. De Créqui-Montfort et E. Sénéchel de la Grange*. Vol 2, Paris: Kessinger Publishing.

- Brun, P. (2011). Contribución del discurso político de la prensa de la ciudad de La Paz a la construcción del imaginario nacional de Bolivia (1829-1899). Tesis doctorado en Historia, Universidad Andina Simón Bolívar – Sede Quito.
- Cañete y Domínguez, P. V. (1974 [1791]a). Documento n° 2. Del partido de Atacama. *Norte grande*, 2, 243-251.
- Cañete y Domínguez, P. (1974 [1791]b) Noticia tercera: del puerto de Santa Magdalena de Cobija y su comarca, con algunas reflexiones importantes sobre si conviene o no fomentarlo de cuenta de la real hacienda. *Norte grande*, 1 (1), 82-97.
- Cajías, F. (1975). La provincia de Atacama 1825-1842. La Paz: Instituto Boliviano de Cultura.
- Cajías, F. (1997). El norte y el sur de Bolivia: Arica y Cobija en los primeros años republicanos. En: R. Barragán, D. Cajías y S. Qayum (ed.). *El siglo XIX en Bolivia y América Latina* (pp.129-137). La Paz: IFEA.
- Cajías, F. (2007). La posesión de Atacama y la habilitación del puerto de Cobija, 1824-1845. En: E. Cavieres (ed.) *Del altiplano al desierto. Construcción de espacios y gestación de un conflicto. Bolivia, Chile y Perú en el siglo XIX* (pp. 83-136). Universidad de Valparaíso, Valparaíso.
- Carrier, A., Tellez, E. y Villamizar, F. (2013). Solución a la mediterraneidad de Bolivia: una propuesta desde Chile. *Revista de relaciones internacionales, estrategia y seguridad*, 8 (1), 235-266.
- Carmagnani, M. (1984). *Estado y sociedad en América Latina 1850-1930*. Barcelona: Crítica.
- Carmagnani, M. (2004) El otro occidente. América Latina desde la invasión europea hasta la globalización. México D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Casassas, J. M. (1974). Algunas noticias sobre los partidos de Arica y Tarapacá hacia fines del siglo XVIII y principios del siglo XIX. *Norte grande*, 2 (I), 217-226.

- Casassas, J. M. (1967). La región Atacameña en el siglo XVII. Datos históricos socioeconómico sobre una Comarca de América meridional. Incluye, en apéndice, la transcripción completa de Libro de Varias Ojas, 1611-1698 de la Parroquia de Chiuchiu, Universidad del Norte, Antofagasta.
- Castro, V. (1997). Huacca Muchay, evangelización y religión andina en Charcas de Atacama la baja. Tesis para optar al grado de Magíster en Etnohistoria, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad de Chile.
- Castro, V. (2001) Atacama en el tiempo. Territorio, identidades, lenguas (Provincia del Loa II Región). *Anales de la Universidad de Chile*, 13 (6). Recuperado de: <http://www.revistas.uchile.cl/index.php/anuc/article/viewarticle/2527/2442>
- Castro, V. (2009). *De ídolos a santos. Evangelización y religión andina en los Andes del sur*. Santiago de Chile: Fondo de Publicaciones Americanistas, Universidad de Chile. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana y Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos.
- Castro, V., Aldunate, C. y Varela, V. (2012). Paisajes culturales de Cobija, costa de Antofagasta, Chile. *Revista de Antropología*, 26(2), 97-128.
- Castro, V., Aldunate, C. y Varela, V (2009). Resultados Proyecto Fondecyt n° 1050991.
- Cavieres, E. (1999). *Comercio chileno y comerciantes ingleses 1820-1880. Un ciclo de historia económica*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Choque, R. (1997). La servidumbre indígena andina de Bolivia. En: R. Barragán, D. Cajías, y S. Qayum. El siglo XIX. Bolivia y América Latina (pp. 475-486). La Paz: IFEA.
- Condori, J. V. (2011). Guerra y economía en Arequipa: las actividades del español Lucas de la Cotera en una coyuntura de crisis, 1821-1824. *Revista de Indias*, 253 (XXI), 827-858.
- Conti, V. (2003a). Estrategias mercantiles, redes y migraciones de comerciantes durante el periodo rosista. *Cuadernos de la Facultad de Filosofía y Ciencias Sociales*, 21, 59-73.

- Conti, V. (2003b). El norte argentino y Atacama. Flujos mercantiles, producción y mercados en el siglo XIX. En: Benedetti, A. (comp.). *Puna de Atacama. Sociedad, economía y frontera* (pp. 21-52). Córdoba: Alción.
- Conti, V. (2006). La ruta de los arrieros y el salitre. En: A. Cabeza, M. I. Hernández, L. Núñez y M. Vásquez (ed.) *Las rutas del capricornio andino* (pp. 93-104). Santiago de Chile: Consejo de Monumentos Nacionales.
- Conti, V. (2007). Vinculaciones mercantiles entre el norte argentino y los puertos del pacífico a través de las importaciones (1825-1852), En: M. Guerra, *et. al.* *Historias Compartidas. Economía, sociedad y poder, siglos XVI-XX*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Conti, V. (2011) La frontera argentino-boliviana durante la temprana república. Complementariedad económica e integración social. *Si somos americanos. Revista de estudios transfronterizos*, XI (1), 13-40.
- Conti, V. (1992). Espacios económicos y economías regionales. El caso del norte argentino su inserción en el área andina en el siglo XIX. *Revista de historia*, 3, 27-40.
- Crespo, A. (1979). *Santa Cruz. El cóndor indio*. La Paz: Librería y Editorial “Juventud”.
- D’Orbigny, A. (1945 [1835]). *Viaje a la América meridional* [vol. III]. Buenos Aires: Editorial Futuro.
- Fellmann, J. (1974). *Historia de la cultura boliviana: fundamentos socio-políticos*. La Paz: Editorial los amigos del libro.
- Fifer, V. (1976). *Bolivia. Territorio y situación política desde 1825*. Buenos Aires: Editorial Francisco de Aguirre.
- Foucault, M.(1977). *Historia de la sexualidad*. México: Siglo XXI.
- Galeana, P. (2010). Bolivia y México: paralelismos y singularidades en sus procesos independentistas. *Archipiélago*, 64 (17), 8-9.
- Geertz, C. (2000). Cuatro fases del nacionalismo. En: A. Fernández (comp.). *La invención de la nación. Lecturas de identidad de Herder a Homi Bhabha* (pp. 167-172). Buenos Aires: Manantial.

- Godoy, M. (2013) Donde el cóndor de los Andes apenas se posa tímido. El puerto de Cobija y el litoral de Atacama en el informe del coronel Quintín Quevedo, julio de 1867. *Estudios Atacameños* 46, 127 – 144.
- González, J. A. (2002). El catolicismo en el desierto de Atacama. Iglesia, sociedad, cultura 1557-1987. Antofagasta: Ediciones Universidad Católica del Norte.
- González, J. A. (2007). La minería como factor fronterizo en la demarcación de límites político-administrativos de la provincia de Antofagasta, 1888-1925. *Primer Congreso Latinoamericano de Historia Económica*. Recuperado de: https://www.google.cl/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ccyqfjaa&url=http%3a%2f%2fwww.audhe.org.uy%2fjornadas_internacionales_hist_econ%2fcladhe1%2ftrabajos%2fgonzalez_pizarro_jose_antonio_041.doc&ei=fmvruu-aooofd4ap0tie4&usg=afqjcnh7usabfci7mnavulp2d-zdesrkm&bvm=bv.53537100,d.ewu
- González, S. (2004). La tercería boliviana y el problema de la mediterraneidad. *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, 18 (1-2), 23-36.
- González, S. (2000). Guillermo Billinghurst Angulo: una biografía regional. *Revista de Ciencias Sociales*, 10, 3-22.
- Gutiérrez, J. (1869). *Derecho diplomático boliviano* [Tomo I]. Santiago de Chile: Colección de tratados i convenios. Imprenta de “El independiente”.
- Handelman, D. (2004). Micro-historical Anthropology: Towards a Prospective Perspective. En: D. Kalb & H. Tak (eds.). *Critical Junctions: Pathways Beyond the Cultural Turn* (pp. 29-52). Oxford and New York: Berghahn Books.
- Hidalgo, J. (2004 [1983]). Dos documentos inéditos y un mapa de Cobija: informe del comisionado Dr. José Agustín Aze, 1786-1787. En: J. Hidalgo. *Historia andina en Chile* (pp. 191-198). Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Hincapié, L. (2001). Rutas del pacífico: inmigrantes asiáticos a América Latina. *Bogotá*. Recuperado de: http://ceaa.colmex.mx/aladaa/memoria_xiii_congreso_internacional/images/hincapie.pdf

- Hobsbawn, E. (1997). *La invención de la tradición*. Barcelona: Crítica.
- Huber, H. (1997). Comercio, manufactura y hacienda pública en Bolivia entre 1825 y 1870. En: R. Barragán, D. Cajías y S. Qayum (ed.). *El siglo XIX en Bolivia y América Latina* (pp. 329-371). La Paz: IFEA.
- Illanes, M. A. (1992). *La dominación silenciosa. Productores y prestamistas en la minería de Atacama. Chile, 1830-1860*. Santiago de Chile: Instituto Profesional de Estudios Superiores Blas Cañas.
- Irurozqui, M. (1999). La paradojas de la tributación ciudadanía y política estatal indígena 1825-1900. *Revista de Indias*. 217 (LIX), 705-740.
- Irurozqui, M. (1994). *La armonía de las desigualdades. Elites y conflictos de poder en Bolivia 1880-1920*. Cusco, Coedición CSIC-CBC (Centro Bartolomé de Las Casas).
- Kent, M. L. (2009). Organización de la República Boliviana (1825-1828). En: E. Ayala Mora (ed.). *Sucre, soldado y estadista*, Quito y Santa Fe de Bogotá 1996.
Recuperado de: www.utpl.edu.ec/.../lamisionen_america_maria_luisa_kent_organizacion_republica_bolivi_1825_1828.pdf
- Jessop, B. (2004). La economía política de la escala y la construcción de las regiones transfronterizas. *Revista Eure*, 89(XXIX), 25-41.
- Krotz, E. (2004). ¿Ciencia normal o revolución científica? Notas sobre las perspectivas actuales de la antropología sociocultural. En: M. Boivin, A. Rosato y V. Arribas (eds.). *Constructores de otredad. Una introducción a la antropología social y cultural* (pp. 34-47) [3^{era} ed.]. Buenos Aires: Eudeba.
- Kenway, J. (2001). La educación y el discurso político de la nueva derecha. En: S. Ball. *Foucault y la educación. Disciplina y saber* (pp. 169-207). Madrid: Morata.
- Langer, E. y Conti V. (1991). Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes centromeridionales 1830-1930. *Desarrollo económico*, 121 (31), 91-11.

- Llagostera, A. (1982). Tres dimensiones en la conquista prehistórica del mar: un aporte para el estudio de las formaciones pescadoras de la costa surandina. *Actas del VII Congreso Nacional de Arqueología Chilena* (pp. 217-245). Santiago: Kultrún.
- Llagostera, A. (1976). Hipótesis sobre la expansión incaica en la vertiente occidental de los Andes meridionales. En: L. Núñez, (ed.). *Homenaje al Dr. R. P. Gustavo Le Paige* (pp. 203-218). Antofagasta: Universidad del Norte.
- Larraín, H. (2008) Identidades y propiedades: transiciones territoriales e el siglo xix atacameño. *estudios atacameños* n° 35 pp. 119 - 139
- Larraín, H. (1999). Aportes de R. A. Philippi al estudio de la demografía de la etnia atacameña. *Revista Ciencias Sociales*, 9, 90-113.
- Laviana, M. L.(1983). Perú y Charcas. En: *Historia general de España y América*. (pp. 647-698).XX: XX Ediciones Rialp.
- Lefebvre, H. (2013) La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing.
- Levy- Strauss, C. (2004). Las tres fuentes de la reflexión etnológica. En: M. Boivin, A. Rosato y V. Arribas (eds.). *Constructores de otredad. Una introducción a la antropología social y cultural* (pp. 22-26) [3^{era} edición]. Buenos Aires: Eudeba.
- Lin Chou, D. (2004). *Chile y China: inmigración y relaciones bilaterales (1845-1970)*. Santiago de Chile: Instituto de Historia/Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.
- Lofstrom, W. (1970). Attempted Economic Reform and Innovation in Bolivia under Antonio José De Sucre, 1825-1828. *The Hispanic American Historical Review*, 50 (2) 279-299.
- Lofstrom, W. (1973). From Colony to Republic: A Case Study in Bureaucratic Source. *Journal of Latin American Studies*, 5 (2), 177-197.
- Lofstrom, W. (1974) Cobija, Bolivia's First Outlet to the Sea. *The Americas*, 31, 185-205.
- Lofstrom, W. (1991). Cobija y el litoral boliviano. Visto por ojos extranjeros 1825-1880. La Paz: Editorial Quipus.

- Lofstrom, W. (2011). *La presidencia de Sucre en Bolivia* [3^{era} ed.]. La Paz: Instituto Internacional de Integración del Convenio Andrés Bello, Embajada de la República Bolivariana de Venezuela en el Estado Plurinacional de Bolivia.
- Martínez, A. (1994). Estado y territorio en Iberoamérica. Conflictos interregionales. Un modelo analítico: la guerra del pacífico, 1879-1883. *Revista Complutense de Historia de América*, 20, 181-206.
- Martínez, J. L. (1985). Información sobre el comercio de pescado entre Cobija y Potosí, hecha por el Corregidor de Atacama, Don Juan de Segura (19 de julio de 1591). *Cuadernos de Historia*, 5, 161- 171.
- Martínez, J. L. (1990). Asentamiento y acceso a los recursos en Atacama (s.XVII) Charcas. *Economía y comercio en América Hispana*. Serie nuevo mundo: cinco siglos. n°5:13-61
- Martínez-Andrade, L. (2008). La reconfiguración de la colonialidad del poder y la construcción del Estado-nación en América Latina. *Amérique Latine histoire et mémoire. Les Cahiers Alhims*, 15, recuperado de: <http://alhim.revues.org/2878>
- Martínez, S. (2009). Las juntas de gobierno de La Paz y Quito, en 1809, que dan inicio al proceso de emancipación continental. *Diplomacia*, 121(II), 47-55.
- Mejillones, G. y Troche L. (2012) Una aproximación al estudio de la unión americana como forma de consolidar la independencia (1825-1880). *Anales de la Reunión Anual de Etnología*, 23, 359-364.
- Mitre, A. (1981). *Los patriarcas de la plata. Estructuras socioeconómicas de la minería boliviana*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Mitre, A. (1986). *El monedero de los Andes. Región económica y moneda boliviana en el siglo XIX*. La Paz: HISBOL.
- Molina, R. (2011). Los otros arrieros de los valles, la puna y el desierto de Atacama. *Chungará*, 43 (2), 177-187.

- Morales, H. (2009). Etnopolítica en Atacama. Laberintos de la etnicidad atacameña en Chile. Tesis para optar al grado de doctor en Estudios Latinoamericanos, Universität Berlin.
- Muniz, S. (2001). Sociedad, cultura y violencia. Enciclopedia latinoamericana de sociocultura y comunicación. Buenos Aires: Norma.
- Murillo, D. (2011). *Historia de Bolivia*. La Paz: Universidad Mayor de San Andrés Facultad de Derecho y Ciencias Políticas.
- Murra, J. (2002). El control vertical de un máximo de pisos ecológicos en la economía de las sociedades andinas. *El mundo andino. Población, medio ambiente y economía*. Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Murray, E. (2006) 'O'connor, Francisco Burdett [frank] (1791-1871). *Irish Migration Studies in Latin America*, 4, recuperado de: http://www.irlandeses.org/dilab_oconnorfb.htm
- Navarro, G. (1968). Ensayo sobre la Confederación Perú-boliviana: "el crucismo". *Journal of Inter-American Studies*, 10 (1), 53-73.
- Osorio, C. (2004). Ser hombre en la pampa. Aproximación hacia los rasgos de masculinidad del peón chileno en las tierras del salitre, 1860-1880. En: M. Fernández *et al* (ed). *Arriba quemando el sol. Estudios de historia social chilena: experiencias populares de trabajo, revuelta y autonomía (1830-1940)*. Santiago de Chile: Lom.
- Ovando, J. A. (1997). El surgimiento de la nacionalidad charquina y la formación del Estado nacional. En: R. Barragan, D. Cajías y S. Qayum (comp.). *El siglo XIX. Bolivia y América Latina* (pp. 227-250). Lima: Instituto de Estudios Peruanos.
- Pratt, M. L. (1997). *Ojos imperiales: literatura de viaje y transculturación*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Quintín, J. I. (2012). Una aristocracia republicana: la formación de la elite salteña, 1850-1870. Tesis doctorado en Historia, Universidad de San Andrés.

- Platt, T. (1996). Producción, tecnología y trabajo en la rivera de Potosí durante la república temprana. *Ahila, cuadernos de historia latinoamericana*, 3, XX1-59.
- Platt, T. (2012). Espacios económicos y suministro de azogues en los Andes: Transportes, remesas, contratos. El conflicto entre Bolivia y Rothschild, 1835- 1853. CLADHE III, Bariloche, Argentina. Ponencia para Simposio Ibarra, Palomeque, Tell. Ms. Inedito facilitado por el autor.
- Pérez, H. (2001). América Latina en la transición demográfica, 1800-1980. Población y salud en Mesoamérica, vol. 7, n°. 2. Sección de Documentos Históricos. Centro Centroamericano de Población, Universidad de Costa Rica, San José. Recuperado de: <http://ccp.ucr.ac.cr>
- Pinto, J. y Valdivia, V. (1997). Peones chilenos en tierras bolivianas. En: R. Barragan, D. Cajías, y S. Qayum (eds.). *El siglo XIX. Bolivia y América Latina* (pp. 179-202). La Paz: IFEA.
- Pinto, J. (1993). Cortar raíces, criar fama: el peonaje chileno en la fase inicial del ciclo salitrero, 1850-1879. *Historia*, 27, 425-447.
- Peralta, V. y Irurozqui, M. (2000). *Por la concordia, la fusión y el unitarismo. Estado y caudillismo en Bolivia 1825-1880*. Madrid: CSIC.
- Querejazu, R. (1998). *Guano, salitre y sangre*. La Paz: Librería editorial “Juventud”.
- Quijada, M. (2000). Nación y territorio: la dimensión simbólica del espacio en la construcción nacional argentina. Siglo XIX. *Revista de Indias*, 219 (IX), 373-394.
- Quijano, A. (2000). Colonialidad del poder, eurocentrismo y América Latina. En: E.Lander (comp.). *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas latinoamericanas* (pp. 201-246). Buenos Aires: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO)
- Quintian, J. I. (2012). Una aristocracia republicana. la formación de la elite salteña 1850-1870. Tesis doctorado en Historia, Universidad de San Andrés.
- Quiroga, J.A. (2003). Descentralización y reconfiguración territorial del Estado boliviano. Descentralización que se viene: propuestas para la (re)constitución del nivel estatal

- intermedio. En: *La descentralización que se viene*, Fundación Friedrich Ebert-plural, La Paz (pp. 285-317).
- Ramírez, B. (2012). Visión marítima de Chile. *Estudios hemisféricos y polares*, 3 (3), 151-173.
- Ramírez, A. (2009). Los efectos de la extracción y exportación de la corteza que quina en el Departamento de Soto, Estado soberano de Santander, 1876-1884. Tesis para obtener el grado de Licenciado de Historia. Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Industrial de Santander.
- Rivera, S. (1993). La raíz: colonizadores y colonizados. En: X. Albó, y F. Barrios (comp.). *Violencias encubiertas en Bolivia. Cultura y política* (pp. 25-139). La Paz: Cipcá-Aruwiyiri.
- Rivera, M. (1995-1996). Arica en las rutas de tráfico de Potosí: Algunas consideraciones sobre la sociedad andina del siglo XVIII. *Revista Chilena de Antropología*, 13, 99-136.
- Rosenblitt, J. (2010). El comercio tacnoariqueño durante la primera década de vida republicana en Perú, 1824-1836. *Historia*, 43 (1), 79-112.
- Rostworowski, M. (1986). La región del Colesuyu. *Chungará*, 16-17, 127-135
- Rushenberger, W. (1835). Three Years in the Pacific Containing Notice of Brazil, Chile, Bolivia y Perú in 1831, 1832, 1833, 1834 [vol 1]. Londres: Richard Bentley, New Burlington Street.
- Sanhueza, C. (1991). Orígenes y desarrollo de la arriería indígena colonial en Atacama siglos XVI-XVIII. Tesis de grado de Licenciatura en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Sanhueza, M. C. y Gundermann, H. (2007). Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en atacama (1879-1928). *Estudios Atacameños*, 34, 113-136.
- Serrano J. M. (1834) Acta de Independencia de las Provincias del Alto Perú. Recuperado de: http://biblioteca.upsa.edu.bo/textos/acta_de_la_independencia_de_bolivia.pdf.

- Segall, M. (1968). Esclavitud y tráfico de esclavos en Chile. *Journal of Inter-American Studies*, 10 (1), 117-133.
- Serna, J. y A. Pons (2003). En su lugar. Una reflexión sobre la historia local y el microanálisis. *Contribuciones desde Coatepec*. 4 (II), 35-56.
- Serulnikov, S. (2010). En torno a los actores, la política y el orden social en la independencia hispanoamericana. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos, Debates*. Recuperado de: <http://nuevomundo.revues.org/59668>.
- Schelchkov, A. (2011). *La utopía social conservadora en Bolivia: el gobierno de Manuel Isidoro Belzú 1848-1857*. La Paz: Plural Editores.
- Soux, M. L. (2010). Periodización del proceso de independencia en el alto Perú. *Revista Archipiélago*, 64 (17), 23-26
- Tafoya, E. (2012). La simbólica del buen salvaje en el imaginario romántico de Rousseau. Una tensión entre lo natural y lo artificial. *Acta Sociológica*, 57, 81-101.
- Wade, P. (2000). *Raza y etnicidad en latinoamérica*. Quito: Abya Yala.
- Wallerstein, I. (2003). *El capitalismo histórico*. México: Siglo XXI.
- Zapata, C. (2008). Los intelectuales indígenas y el pensamiento anticolonialista. *Discursos/Prácticas*, 28, 113-140.
- Zemelman, H. (2005). *Voluntad de conocer. El sujeto y su pensamiento en el paradigma crítico*. Madrid: Anthropos.
- Lagos, H. (2001). *Arica, símbolo de gloria*. Santiago de Chile: Autoedición.
- Zárate, C. (2001). *Extracción de quina: La configuración del espacio andino-amazónico de fines del siglo XIX*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Zusman, P. (2013) La geografía histórica, la imaginación y los imaginarios geográficos. *Revista de geografía Norte Grande*, 54, 51-66.

Anexo

Imagen 1. Balsas de cuero de Lobo marino y dos changos



Fuente: D'Orbigny 1945 [1830], lámina 33.

Imagen 2. Indias Changas en Cobija



Fuente: D'Orbigny 1945 [1830], lámina 30.

Imagen 3. El puerto de Cobija a mediados del siglo XIX, donde coexistían veleros y balsas indígenas, grabado de Gabriel Lafond, 1843



Fuente: Berenguer, 2008: 28.

Imagen 4. Fotografía iglesia de Lamar, Cobija 1868.



Fuente: Castro, Aldunate y Varela 2012: 119.

Imagen 5. Fotografía iglesia de Lamar, Cobija .



Fuente: Castro, Aldunate y Varela 2012: 115.

Imagen. 6 Fotografía vista puerto Lamar, Cobija .



Fuente: Castro, Aldunate y Varela, 2012: 119

Imagen 7. Fotografía actual de Cobija, gentileza Victoria Castro



Imagen 8. Fotografía ruinas actuales de Cobija (Fotografía de la autora).

