

# PROYECTOS BOLIVIANOS DE NAVEGACIÓN EN EL RÍO PARAGUAY 1825-1871

## BOLIVIAN NAVIGATION PROJECTS ON THE PARAGUAY RIVER 1825-1871

Bruno Valdivia Gallardo\* <https://orcid.org/0000-0001-9883-9127>

### Resumen

El objetivo del presente artículo es abordar los proyectos de colonización y navegación bolivianos hacia el margen occidental del río Paraguay, localización que durante buena parte del siglo XIX estuvo dentro de las pretensiones bolivianas. Nos enfocamos en los proyectos del Estado en la región del río, entendiéndolos a través de lo que concebimos como mediterraneidad, es decir la carencia de Bolivia de un acceso cómodo a un puerto sobre el océano Pacífico. En ese momento se busca profundizar la integración física del territorio, es decir de exploraciones y planteamiento de proyectos o empresas en el contexto mencionado. Proponemos reflexionar sobre el reconocimiento del territorio que, en algunos casos tuvo como fin el levantamiento de planos. Además, revisamos el planteamiento de empresas de colonización y navegación impulsadas desde la iniciativa pública y privada, a partir de una forma de integración física, tanto en el espacio, como en cuanto a los ideales de lo que se podía hacer en el territorio.

**Palabras clave:** Río Paraguay, integración física, Bolivia, colonización, navegación y mediterraneidad

### Abstract

*This article aims to address the Bolivian colonization and navigation projects towards the western bank of the Paraguay River. For much of the 19th century, this location was within Bolivian pretensions. This research focused on State projects in the river region, understanding them through what we conceive as landlockedness, that is, Bolivia's lack of convenient access to a port on the Pacific Ocean. At that time, the aim was to deepen the physical integration of the territory, that is, explorations and planning of projects or companies in the aforementioned context. We propose to reflect on the recognition of the territory that, in some cases, had the purpose of drawing up plans. Furthermore, the approach of colonization and navigation companies promoted by public and private initiatives was reviewed based on a form of physical integration, both in space and in terms of the ideals of what could be done in the territory.*

**Keywords:** Paraguay River, physical integration, Bolivia, colonization, navigation and landlockedness.

Fecha de recepción: 19-01-2024 Fecha de aceptación: 27-11-2024

El interés de comunicar el territorio que hoy conocemos como Bolivia con los ríos que fluyen hacia el Río de la Plata y al océano Atlántico data del periodo colonial. Con el nacimiento de la República, el gobierno boliviano se encontró con la necesidad de replantear el territorio con el objetivo de conectar el espacio minero hacia la economía internacional. Uno de los espacios que se consideró útil para lograr este objetivo fue el margen occidental del río Paraguay, uno de los ríos más caudalosos que fluían por el extremo oriental del país, a lo largo de la antigua frontera con el Imperio del Brasil, hasta la ciudad de Asunción del Paraguay donde confluye con el río Pilcomayo que atraviesa las llanuras del Chaco.

Para entender propósito que tenía el Estado boliviano para navegar este río debemos enfocarnos en un término que utilizaron algunos autores bolivianos en el siglo XIX: "mediterraneidad", es decir las dificultades que tenía el país para acceder a un puerto sobre el océano Pacífico, donde aún en esos años se disponía de soberanía. Uno de los primeros presidentes en percatarse del problema fue Antonio José de Sucre en 1826, quien escribió a Simón Bolívar que, en aquel momento se encontraba en Perú:

Sería bien que V. mostrase algo al congreso peruano de la pretensión de esta República para que se le ceda Arica, mostrando que Arica es un puerto que sólo da introducciones a Bolivia, y que si se le niega, este país tomará partido de recargar los derechos a las introducciones del Perú y de Buenos Aires; y declarando franco el puerto de La Mar, sería arruinado Arica; acaso las razones que apoyan esta verdad inclinarían al congreso a ceder a Arica por un tanto que esta república pagaría (Sucre 1995:16).

El presidente se había dado cuenta que Bolivia requería un puerto adecuado a los intereses económicos bolivianos. A pesar de que sus gestiones para que Perú entregara el puerto de Arica a Bolivia fueron intensas, estas fracasaron. A partir de ese momento muchos otros personajes, ya sean políticos o incluso empresarios tuvieron la misma preocupación.

Algunos años después, un autor anónimo bajo el seudónimo de El Aldeano señaló que el único puerto boliviano sobre el Pacífico (Cobija) no era interesante para el comercio, tampoco para la guerra (Aldeano 1994:98). Charles Wiener, en 1851,

\* Universidad de Tarapacá. Arica, Chile. Correo electrónico: brualga92@gmail.com

visitante francés en Bolivia escribía sobre la situación de Bolivia, reflexionando que, a pesar de tener litoral, la distancia con las ciudades principales, junto con las dificultades de atravesar el desierto de Atacama llevaban a que las comunicaciones con el exterior se realizaran por el puerto de Arica (Wiener 2009:74). Otro autor fue José Vicente Dorado, quien escribió en 1862 sobre las dificultades de acceso a Cobija desde Potosí, la ciudad más próxima. Indicó que se demoraba entre 30 y 40 días de viaje, además de los costos y peligros del viaje, debido a esto, los bolivianos creían que el retraso económico del país se debía al uso de Cobija (Dorado 1862:2-6).

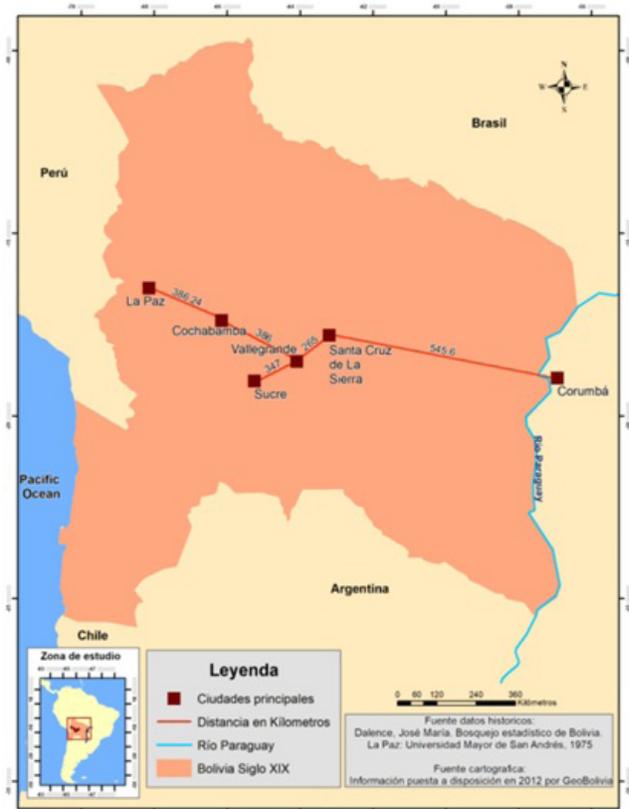
Ya en la actualidad, el historiador Tristán Platt investigó el transporte de azogue, necesario en el siglo XIX para la producción de plata en Potosí, desde Europa hasta las minas. En el tramo desde el puerto de Cobija se enfocó en las dificultades del tránsito. Primero se debía cruzar 158 leguas a través del desierto de Atacama, de donde llegaba a Calama donde se encontraban los almacenes. El transporte de 400 frascos costaba 1.000 pesos en este tramo. A continuación, se partía rumbo a Potosí, este segundo tramo era más costoso, moroso, e incluso peligroso, el recorrido podía demorar hasta seis meses (Platt 2016:151-153).

Autores más recientes también reflexionaron sobre la mediterraneidad. Por ejemplo, Vargas Masilla aborda los términos "mediterraneidad" y "encierró", para referirse a la falta de acceso directo a un puerto en el Pacífico, siendo este un problema del periodo republicano (Vargas 2018:6). Valerie Fifer, quien apunta a que la mediterraneidad del país siempre fue una desventaja que ocasionó su retraso económico y siendo la imposibilidad de incorporar Arica su mayor obstáculo (Fifer 1976:399). En mi tesis de maestría, propongo que la mediterraneidad es la imposibilidad de Bolivia para lograr acceder a un puerto sobre el océano Pacífico que le permita vincularse con los mercados internacionales, lo que llevó al país a buscar una alternativa en sus ríos navegables para llegar al Atlántico. Entendiendo este contexto, el aporte de esta investigación es describir y analizar los proyectos de navegación en el río Paraguay durante el periodo estudiado, para comprender cómo la mediterraneidad afectó el extremo oriental del país.

Por este motivo asumimos que Bolivia fue mediterránea de facto en el siglo XIX. Antes de la Guerra del Pacífico se vio obligada a buscar una alternativa lejos del Pacífico, en este caso sobre sus ríos navegables de oriente, para salir como alternativa al Atlántico, pero debía primero incorporarlos a su control efectivo (Valdivia 2021:17). Las características de las regiones nos permiten ver el interés respecto a sus alternativas. En el Sur, los departamentos de Chuquisaca, Potosí y Tarija estaban localizados alrededor de la cuenca del Pilcomayo que fluye hacia el Río de la Plata Esta cuenca también vinculaba a los departamentos de Cochabamba y Santa Cruz; mientras que el norte estaba dominado por La Paz que, por su proximidad, se interesó por la navegación de los ríos que fluyen hacia el río Beni, y de allí al Amazonas (Roca 1999:54-56).

La política boliviana durante el siglo XIX fue vacilante, e inconstante en la mayor parte de sus alternativas atlánticas. Entre 1825 y 1880 la política estuvo marcada por varios factores clave: la exploración y colonización que se realizaron para explorar el territorio con el objetivo de fomentar la colonización y asentamiento en áreas estratégicas. Leyes destinadas a atraer inmigrantes europeos con el fin de impulsar el desarrollo económico y poblacional. Esfuerzos para establecer fronteras claras para sentar soberanía y control del territorio. Establecer fortines y misiones para proteger las fronteras y la evangelización de los indígenas. Estos elementos reflejan una política estatal activa destinada a consolidar el desarrollo económico. La combinación de estas estrategias buscó fortalecer la nación en un contexto de desafíos internos y externos (García Jordán 2001:254-255). Sin embargo, una constante en los proyectos que se consideró para concretar el dominio en el espacio oriental y sus ríos fue el modelo de Estados Unidos en el siglo XIX, es decir expansión interna con colonización, navegación de los ríos y construcción de ferrocarriles (Fifer 1976:40). Es por eso que, varios autores citan constantemente la navegación del río Misisipi, tal es el caso de Dwerhagen, quien exploró el Río de la Plata antes de 1828, junto con sus afluentes (Dwerhagen 1832:3).

Figura 1  
**Mapa de referencia del territorio boliviano en su creación**



Con esos antecedentes, planteamos analizar el proyecto de incorporación del margen occidental del río Paraguay al dominio boliviano; la elección de este espacio tiene que ver con la diferenciación de los ríos y los procesos en otras fronteras del territorio boliviano.

El periodo temporal que investigamos inicia en 1825 debido a que la República de Bolivia inició su replanteamiento del espacio, y concluimos en 1871, con el fin del gobierno de Mariano Melgarejo, quien tuvo un papel significativo en la construcción de las fronteras y la navegación del país, producto de los tratados limítrofes que firmó, especialmente el Tratado Muñoz – Lopez Netto de 1867, en que cedió parte de la ribera del río al Imperio de Brasil.

Inicialmente abordamos la incorporación física del terreno, que se planteó a través de la exploración del espacio, la construcción de vías que comunicaran estas fronteras con el interior del país y su posterior colonización. Luego, revisamos la apropiación simbólica del espacio. Esta se expresa mediante los instrumentos que tiene el Estado para reclamar su soberanía, en este caso son las leyes y decretos, pero también los acuerdos diplomáticos que, al ser reconocidos por otros países, reconocían el dominio boliviano.

El objetivo de esta investigación es analizar los proyectos de navegación de los ríos de Bolivia como una alternativa a los puertos del océano Pacífico e integración del territorio, pero que no llegó a abastecer las necesidades del país. También, proponemos entender que el Estado intentó utilizar los ríos como articuladores que permitieran la movilidad comercial en los territorios periféricos. En este caso queremos considerar al río y sus afluentes como itinerarios que permiten el tráfico (Febvre 2004:71). Nos interesa el papel del río como medio de comunicación, no solamente como demarcador de límites o fronteras internas y externas, ante un espacio que se consideraba como “desierto”, desconocido para el gobierno. Según Juan Manguashca (1994), la integración nacional es un término controversial, se puede comprender como algo que está ligado a lo material, es decir a los efectos económicos que derivan de la integración, pero al mismo tiempo algo cargado por los símbolos que constituyen a la nación, por lo que entendemos este término como un proceso en el que se combinan factores materiales y simbólicos. Para este estudio nos enfocamos en la integración material centrándonos en el aspecto físico del espacio en dos partes: primero, el reconocimiento del territorio, que se transmite al Estado como informes o diarios de viaje, que ocasionalmente se plasmaron en planos, es decir en concepción del espacio (Lefebvre 1974). Posteriormente nos enfocaremos en las expediciones de reconocimiento que se desarrollaron sobre este río, varias de estas fueron impulsadas por el Estado boliviano. Muchas de ellas fueron producto de iniciativas privadas que obtuvieron concesiones de parte del gobierno, quien las veía como una oportunidad de sentar soberanía en la frontera de forma beneficiosa.

El Estado boliviano se preocupó por la integración física de la margen occidental del río Paraguay en función al problema de la mediterraneidad del país. Por este motivo, las tentativas bolivianas de establecer presencia en la región se encontraron con un obstáculo formidable: desde el periodo colonial este río cumplió también un papel de frontera. A partir de 1825 se había convertido también en frontera con el Imperio del Brasil, lo que implicó que este espacio tuviese doble naturaleza. Esta frontera se mostró conflictiva desde el preámbulo de la creación de la república, debido a que las autoridades de Mato Grosso intervinieron militarmente en Chiquitos, lo que llevó a un conflicto que casi derivó en un conflicto armado entre el ejército colombiano, que ocupó el territorio de la Real Audiencia de Charcas al mando de Antonio José de Sucre y el Imperio del Brasil (Ovando 1986). Por otra parte, a lo largo del siglo XIX, las relaciones del Paraguay con Bolivia se basaron en proyectos viales, de navegación y la colonización del Chaco. Estas fueron una sucesión de iniciativas que no prosperaron (Scavone 2022:9-10).

Para analizar la integración física de este territorio abordaremos primero el reconocimiento del espacio, que permaneció desconocido a los ojos del gobierno para posteriormente pasar a ser escenario de otras iniciativas, como por ejemplo, proyectos de colonización y el establecimiento de infraestructuras e incluso de funcionarios públicos. Es necesario señalar que durante el periodo estudiado se hizo más de una exploración en la zona. Simultánea e incluso posteriormente, se llevaban a cabo iniciativas de colonización y penetración. El reconocimiento del espacio derivó en reflexiones y al mismo tiempo que llevó a la confección de mapas. Posteriormente nos enfocaremos en los proyectos de colonización, que vinieron acompañados con otros de establecer puertos, construir caminos e incluso ferrocarriles que facilitarían la comunicación.

En otros países latinoamericanos, los gobiernos de las nuevas repúblicas también emprendieron con interés la navegación de sus ríos como una forma de administrar y planificar el espacio. Por ejemplo, en el caso de Ecuador, el río Guayas sirvió para desarrollar el modelo exportador de cacao que caracterizó la economía de la Costa a lo largo del siglo XIX. Otro ejemplo es el río Magdalena, que atraviesa Colombia de Sur a Norte, y desemboca cerca de Barranquilla, sirvió como un eje articulador a lo largo del siglo XIX y principios del XX, periodo en el cual los transportes modernos le quitaron su papel como integrador del país. En el caso boliviano, sus ríos se encontraban lejos de los centros poblados, por lo que no llegaron a cumplir un rol articulador del espacio; sin embargo, la mediterraneidad les asignó otro papel, pues además del rol de nexo entre el interior y el exterior del país, representaban una alternativa y/o complemento de los puertos en la ribera de los mares.

### **Reconocimiento del Espacio**

El análisis del reconocimiento del espacio requiere plantearnos un método adecuado por lo que es necesario remitirnos a fuentes

específicas. Consideramos que las fuentes idóneas para este segmento son los relatos de viajeros. Estos constituyen un género literario que puede ser escrito en diferentes estilos dependiendo del interés del viajero. Para el estudio histórico, los relatos de viajes son fuentes primarias que ofrecen testimonios de primera mano de lugares e incluso de la mentalidad del autor (Lema 2022:15). Para resumir, podemos considerar dos tipos de relatos: el diario de viaje que se escribe en el lugar y el momento de los hechos, y la memoria que se construye posteriormente en base a recuerdos y opiniones posteriores. A nuestro parecer, debido a los detalles geográficos, étnicos e incluso a la observación de otros aspectos, nos enfocaremos en los diarios de viaje. En cuanto a los autores de los diarios, podemos decir, que algunos cumplían el rol de funcionarios enviados por el Estado con el fin expreso de explorar y documentar la región, mientras que algunos estuvieron allí por motivos privados.

Uno de los primeros reconocimientos que se realizó sobre este espacio en el periodo republicano fue el de Alcide d'Orbigny. Este personaje fue un viajero francés, que llegó a la América Meridional enviado para hacer estudios científicos, entre otras cosas. Su estadía en Bolivia fue bastante larga, y en varios momentos también cumplió el rol de agente del Estado, pues había sido delegado por el presidente Andrés de Santa Cruz para hacer varias obras y exploraciones, entre ellas, una de las más célebres, fue la exploración y construcción de un camino que permitiera la comunicación de la ciudad de Cochabamba con la provincia de Moxos.

El francés visitó el extremo oriental de las ex misiones de Chiquitos con motivo de reconocerlas para Bolivia. Llegó a la localidad de Sagrado Corazón que según él era el punto poblado más al oriente de la república y lo calificó como el "confín del mundo" (d'Orbigny 2002:1326). Para él, desde este lugar podría abrirse una ruta directa hasta la ribera para consolidar la navegación del río Paraguay. Con la orden del presidente de la república había logrado que el gobernador de la provincia le entregara información sobre la zona. Ésta sugería que desde allí era muy difícil llegar al río debido a que en época de sequía la ruta no tenía agua, y en época de lluvia se inundaba. Sus informantes le recomendaron abandonar la esperanza de encontrar un punto sobre la ribera del Paraguay, debido a los esteros de la región, que desde tiempos de la conquista se conocieron como la Laguna de los Xarayes, además que la costa del río era muy baja y propensa a inundarse. Por lo que propuso que debía buscarse un lugar favorable sobre sus afluentes occidentales (d'Orbigny 2002:1327). Alcide d'Orbigny no participó en persona en la exploración de la zona, el gobernador envió primero a los indios y luego, cuando se disponía a ir, no lo hizo y se retiró junto al gobernador. La importancia que tiene esta exploración para nuestros propósitos es la reflexión del científico francés respecto a los beneficios de la navegación del río que posibilitaría la comunicación del país con otros países:

Más tarde, de vuelta en Santa Ana, tracé un mapita del extremo oriental de la provincia de Chiquitos y lo elevé al Presidente de Bolivia con todos los datos que creí necesarios para hacer conocer bien el importante lugar de la República por donde podría establecerse una comunicación con el Paraguay y las demás provincias del Plata, recibiendo mercaderías de Europa por esa vía igualmente apta para la explotación de los numerosos productos de la provincia de Chiquitos (d'Orbigny 2002:1328).

El mapa que d'Orbigny envió al presidente de la república es muy significativo, debido a que es un primer ejercicio de construcción del espacio en esta zona. A pesar de que no participó personalmente en la exploración que se dirigió a la ribera del río, su información es la primera de la que tenemos noticia. Sin embargo, tristemente para nuestros intereses, no pudimos consultarlo. Aunque parece que la reflexión del francés fue fundamental para las siguientes iniciativas bolivianas para los proyectos de incursión al río Paraguay.

Dos años más tarde, en 1836, aún durante la presidencia de Andrés de Santa Cruz, el gobernador de la provincia de Chiquitos, Marcelino de la Peña, realizó un reconocimiento del terreno fronterizo sobre el río Paraguay. Se dirigió a la zona luego acompañar a Manuel Luis Oliden hasta el río Otuquis, para darle la posesión de los terrenos que se le habían concesionado desde el gobierno, para que estableciera un puerto sobre el río Otuquis, afluente del río Paraguay.

Desde Otuquis se dirigió hacia el norte, al Marco del Jaurú. Este personaje le prestó atención a algunos detalles de la ribera del Paraguay que nos parecen importantes. Primero, reflexionó sobre la falta de presencia estatal en la región, especialmente sobre la confluencia del río Paraguay y del Jaurú donde se encontraba el Marco, construido en honor a la firma del Tratado de Madrid entre España y Portugal en 1754. Marcelino de la Peña es el primer autor del periodo republicano que llegó hasta el río y escribió presencialmente sobre la navegación del río desde su confluencia con el Jaurú, además que enumeró algunas especies vegetales y otras características del espacio. Sobre su expedición escribió: "Hemos examinado todos aquellos campos, montes, palmares y lagos que contiene este territorio encontrando objetos de nuevas sorpresas para nuestros sentidos en cada paso, tal es la hermosura de estos campos y tal la joya que tenía oculta la República de Bolivia" (De la Peña 1836:18).

De la Peña explicó que, llegando a las Salinas, se encontró con tres capitanes indígenas de la nación de los bororó, junto con su tropa y armamento. Según lo que explica en el diario, ellos vivían entre el Jaurú y Paraguay, en el lado occidental del río, es decir en el lado boliviano (De la Peña 1836:17). A diferencia de d'Orbigny, el boliviano documentó su encuentro con estos indios, y a diferencia de otros autores prestó mucha atención a sus

formas de vida, a su vestimenta e incluso se interesó en buscar alternativas para incorporarlos al sistema boliviano. Además, averiguó cómo los brasileros cruzaban al lado boliviano para extraer sal, pero también ganado, lo que le llevó a tomar medidas administrativas.

De aquel mismo año data el diario de José León de Oliden, hijo de Manuel Luis de Oliden, empresario que consiguió una concesión del Estado para establecer un puerto en el río Otuquis, como se verá más adelante. José León exploró en sus embarcaciones la navegabilidad del Paraguay, llegó hasta Fuerte Olimpo, donde las autoridades paraguayas le impidieron el paso, y debió retornar al territorio boliviano.

El día 15 de agosto de 1836 salió desde Santo Corazón de Chiquitos hacia Cuyabá en Mato Grosso, por la ruta que pasaba por las Salinas, es decir al norte de Otuquis. Desde territorio brasilero inició su exploración río abajo hasta la región donde habitaban los indios guatos, que habitaban a seis días de aquel asentamiento. Es necesario resaltar que, al parecer los bolivianos no tenían herramientas adecuadas para hacer mediciones de río por lo que en su diario no hace cálculos de cuánto debía medir el río de orilla a orilla, ni sobre la profundidad. Cuenta también que los indios de la zona navegaban en canoas hacia los barcos para intercambiar sus productos por vasos de aguardiente. A esa altura estaban las lagunas de Xarayes y Berraba. Dos días más abajo se llegaba a la población de Albuquerque, y de allí a un día más de navegación se llegaba al fuerte brasiler de Coímbra (Oliden 1929:19-20). Río abajo, continuó hasta la confluencia del río Negro con el Paraguay e intentó navegar el primero hacia arriba para comprobar su navegación; sin embargo, a cuatro leguas arriba del río, el Aguapé le impidió continuar, además que consideró que las orillas de este río eran muy bajas, además de estar pobladas por "salvajes".

La expedición llegó hasta Fuerte Olimpo o Borbón, que se encontraba a la margen del río Paraguay, bajo control de soldados paraguayos. Aquí, la exploración desembarcó, y si bien fue recibida, se vio obligada a volver. Allí recibieron varias noticias sobre los indios zamucos, que habitaban en el interior del Chaco y que llegaban hasta Paraguay para buscar religiosos (Oliden 1929:21-22). Al retorno de la expedición hacia Coímbra, en el dominio de Brasil, los bolivianos se encontraron con los guaycurús que los invitaron a desembarcar, pero el capitán de la exploración lo evitó, pues explicó a Oliden que, aquellos indígenas esperaban vengarse de una incursión paraguaya en su territorio, y que para ellos no había diferencia entre bolivianos y paraguayos. Este dato que registró José León de Oliden es muy revelador para la investigación porque muestra que algunos de los pueblos indígenas que habitaban a la ribera del Paraguay no hacían diferencia entre países. Esta expedición logró confirmar que el río Paraguay, desde el Jaurú hasta Fuerte Olimpo, era navegable para cualquier tipo de embarcación (Oliden 1929:22-23).

Una vez que la expedición llegó a Albuquerque, José de León Oliden decidió dirigirse desde aquel punto hacia la localidad de Santo Corazón en Chiquitos, utilizando como punto de referencia la Serranía del Sunsas, que se divisaba a lo lejos. Se hizo un día de caminata hasta la laguna en que desagua el río Otuquis; sin embargo, debido a lo insalubre de la región, se vio obligado a volver hacia lugares habitados por los indios guanas (Oliden 1929:23). Su expedición logró regresar a Florida recién en febrero de 1837 (Oliden 1929:24).

Este diario de exploración nos brinda varios datos sobre la navegabilidad del río Paraguay y el río Negro, que desembocaba en Bahía Negra y que se convirtió en el punto de interés para los bolivianos, quienes consideraron este punto como el más apropiado para establecer un puerto sobre el río Paraguay y no sobre sus afluentes. Además de ofrecer también varios datos sobre las poblaciones indígenas de la zona. A diferencia de los dos diarios anteriores, este no estaba destinado a ser remitido al gobierno boliviano, pues José León de Oliden no era agente del Estado, sino más bien, hijo del empresario Manuel Luis Oliden, concesionario de la provincia de Otuquis, que tenía como objetivo establecer un puerto en la zona, obedeciendo a intereses privados. El diario de José León acaba indicando que el explorador confeccionó un mapa, en el que describió su recorrido, es decir, que se preocupó también de la concepción del espacio, aunque en ningún momento se especificó qué pasó con el mapa o cuál era su objetivo.

Figura 2



En 1846, Manuel Ortega, oficial del ejército de Bolivia realizó un diario de viaje de la exploración hacia la frontera del río Paraguay realizada por Fermín Rivero, jefe de la Frontera oriental de la República entre 1846 y 1847, durante el gobierno de José Ballivián. Su diario de viaje se publicó en el periódico *La Época*, en varios fragmentos, bajo el título de "Diario e itinerario de marchas hechas en la provincia de Chiquitos – 1846". En este caso, el diario de Ortega, además de servir como una forma de reconocimiento del terreno, cumplió otro rol significativo. En aquellos años, la prensa manifestaba su interés en la existencia del estado, así como en la integridad del territorio que reivindicaba la nación; se apropiaba el territorio a través de la publicación de descripciones físicas (Unzueta 2018:59-60).

El autor del diario hizo una descripción, si no detallada, por lo menos bastante extensa en su recorrido por las localidades de Chiquitos rumbo a la frontera. Tomó la ruta que dirigía hacia la confluencia de los ríos Paraguay y Jaurú, que era donde Bolivia pretendía establecer su puerto. Hizo una descripción del paisaje de la zona, y del caudal del río. La atención de Ortega se dirigió también a que en el margen no había madera apta para construcción. El motivo de esta preocupación era que el coronel estaba encargado de establecer una villa en las proximidades del Marco del Jaurú.

No se pudo medir su profundidad por falta de instrumentos, pero se supone que tiene más de dos brazos de hondura, pues habiendo introducido un palo de este largo en la orilla del río junto al marco, no alcanza al fondo. No hay ni puede haber duda en que es navegable, pues lo hacen diariamente los brasileños en lanchas y canoas (Ortega 1847:2-3).

En este segmento, Ortega reconoció que carecía de material adecuado para medir la profundidad del río, sin embargo, en base a una suposición empírica explicó que el río era navegable, pues los brasileños lo cruzaban constantemente en lanchas. No indicaba si es que vio allí un buque de mayores dimensiones. Entre sus observaciones, señaló la disponibilidad de corvina, dorado, pacú y palometa, aunque, este último no fue de su agrado. Describió las lagunas situadas a las márgenes del río, en las amplias llanuras de la zona. El autor señala que en la zona reconoció una pequeña elevación de terreno, adecuada para el establecimiento de un pueblo. Junto con su tropa desmontó el lugar dejando un paquí en el que gravó: "República de Bolivia, Villa del Marco, 1846" (Ortega 1847:2-3). El escribano de la expedición relató posteriormente la carencia de recursos debido al mal cálculo de las provisiones y como debió volver a las Salinas. Ortega también se preocupó de describir a los indígenas de la región, explicando que tenían la expectativa de convertirse al cristianismo.

Se dice que esta tribu de bororos era antes más numerosa, y que hallándose dividido en dos fracciones, no se sabe por qué causa, se han unido a los brasileños el número de 80 de ambos sexos y a nosotros el resto que es muy pequeño, pero todos ocupan el territorio boliviano (Ortega 1847:2-3).

Ortega llegó a la Villa del Marco en 1846 que, si bien no fue poblada, tenía la función de sentar la soberanía en la frontera del río Paraguay. También participó del reconocimiento a la población indígena de la zona, sus características, sus costumbres, etc. Su diario, antes de ser publicado fue remitido al Ministerio del Interior.

Antonio Vicente Peña llegó a Asunción en 1846, había estado en Montevideo como parte de la legación boliviana en Brasil. De retorno a Bolivia pasó por las provincias argentinas de Corrientes y Entre Ríos, hasta la capital paraguaya, donde se entrevistó con Carlos Antonio López, recabó datos sobre la navegación del Pilcomayo, llegó a la conclusión de que no se conoce de ese río tres o cuatro leguas al norte de su desembocadura. El 13 de enero del año siguiente dejó Asunción para continuar su trayecto navegando por el río Paraguay; reconoció las desembocaduras de los ríos Verde y Negro, el último desembocaba unas leguas debajo de Forte Coimbra era una posición brasilera de donde no le permitieron pasar, por lo que debió retornar a Asunción, donde permaneció un año hasta que los brasileños le permitieron el paso hasta la provincia de Chiquitos. En su informe indicaba que debía abrirse un camino de 60 leguas de Olimpo a Santiago, además de abrirse la navegación del Otuquis (Peña Hasbún 2022:19-22).

Posteriormente, en 1859, Melchor María Mercado, se dirigió hacia la frontera del río Paraguay por orden del gobierno boliviano, bajo la presidencia de José María Linares. Partió de Santa Cruz y realizó su recorrido en dos meses, entre septiembre y noviembre. A pesar de las inquietantes similitudes que guarda este diario con el de Ortega, es necesario prestar atención a la reflexión que realizó el autor del diario para señalar los beneficios que traería para el país la navegación del río.

Se ha hecho un grande mérito de anunciar la navegación del río Paraguay y se ha logrado sorprender con tal descubrimiento a cuantos tienen interés en la prosperidad de la Nación. En efecto, los pomposos avisos que se han dado, las exquisitas producciones que han supuesto en la provincia de Chiquitos y la inmediata prosperidad en todo el departamento de Santa Cruz y la República, hicieron emprender la expedición al Marco con el proyecto de navegar el río Paraguay y reportar las grandes ventajas ofrecidas (Mercado 2019:235).

El reconocimiento de Mercado en la ribera del río Paraguay, próximo a la frontera con el Imperio de Brasil se diferenció de los anteriores porque, aunque fue en calidad de agente del Estado, al parecer no tenía otro fin más allá del reconocimiento, pues no toma ningún tipo de medida de orden administrativo. Describió la laguna Oberaba; a su parecer estaba conectada con el río, era un lugar adecuado para establecer un puerto para navegar el río, además de que disponía de material, como madera, para levantar edificios (Mercado 2019:235). Si bien otros exploradores habían documentado ya la presencia brasilera sobre el río Paraguay, Mercado la problematizó como un obstáculo a los intereses

bolivianos, pues el país no podría construir ni fortificar sus puertos por la amenaza río abajo en Albuquerque y Coimbra. Consideró inútil navegar el río desde cualquier lugar río arriba mientras se corriera el riesgo de bloqueo río abajo, por lo que propuso la toma por la fuerza de estas dos posiciones brasileras, para hacer respetar los límites heredados desde el periodo colonial.

Mercado consideraba necesario abrir una ruta que comunicara Santo Corazón con los dos puntos ocupados por el Imperio, junto con todas las comodidades para su tránsito. Pero también propuso enviar una fuerza que duplique a la guarnición brasiler, que debía ser compuesta por soldados cruceños, conocedores de la zona. También propuso establecer presencia boliviana en un punto más al Sur de Coimbra, que se comunicara por carretera con los pueblos de Santiago y Santo Corazón de Chiquitos, y allí establecer una fortaleza, para así poder controlar el tránsito de río arriba (Mercado 2019:236).

Para Mercado, la posesión de puntos en la zona debía lograrse superando a los indios, que según eran un obstáculo:

Todo aquel inmenso bosque está plagado de indios barbaros que divididos en pequeñas tribus no tienen otro ejercicio que hacerse la guerra unos a otros, siendo todos enemigos encarnizados de los hombres blancos o que no tengan semejanza con ellos. Así es preciso hacer primeramente la conquista de estos por medios suaves, o por la fuerza, y después emprender con la plantificación del puerto (Mercado 2019:236).

Mercado, a diferencia de los otros personajes que recorrieron estos territorios, consideró problemática la presencia de los indígenas en la zona. A nuestro parecer este tipo de consideración se debe a que Melchor María Mercado era forastero, pues había nacido y crecido en la ciudad de Sucre, de donde se dirigió al oriente de la República producto de su reclusión política. Por otra parte, autores como De La Peña o José León de Oliden, moraban en la región y él estaba en contacto constante con ellos.

La información de estos diarios de viaje es variada, y nos muestra datos que debemos tomar en cuenta. Un factor en común de estas obras es el interés que le dan los autores a la posibilidad de establecer un puerto y la navegación de los ríos, especialmente el Paraguay. Todos los autores se refieren a esta posibilidad debido a los beneficios económicos que podría traer, e incluso autores como De la Peña y Ortega se fijan en la disponibilidad de materiales y recursos de la ribera, útiles para el intercambio o para construir edificios. En cambio, José León Oliden, estaba interesado en estudiar la posibilidad de navegar hasta las posiciones paraguayas para comprobar si podía ingresar todo tipo de buques.

Otro factor común que preocupó a los expedicionarios que recorrieron estos espacios fue la población indígena. Si bien, por ejemplo, Alcide d'Orbigny no llegó a visitar en persona la margen

del río, constantemente hizo referencia a los indígenas de Chiquitos, provincia boliviana, y último espacio controlado por el Estado boliviano antes de llegar a la frontera del Paraguay. De la Peña, Ortega y Mercado, mencionaron a la etnia bororó, quienes al parecer no se mostraron hostiles a la presencia boliviana, además prestaron atención a su vestimenta, a sus costumbres e incluso a sus características étnicas. Por otra parte, José León Oliden no los menciona, pero sí se refiere a algunos pueblos que vivían a la ribera del río y que comerciaban con los navegantes a cambio de aguardiente.

### Proyectos de Colonización

En este proceso entendemos la "colonización" como el proceso en el que se favorece la inmigración a un espacio determinado para el proceso de ocupar y hacer productivo el espacio. Desde el Estado se impulsó constantemente la colonización del territorio boliviano, sin embargo, ante la insuficiencia de estas iniciativas se vio obligado a conceder a empresarios privados el privilegio de poner en marcha proyectos de diferente naturaleza. Sin embargo, la colonización del territorio resultó ser algo mucho más complejo. Los empresarios plantearon la construcción de carreteras, de puertos, la venta de tierras, ganado, entre otros privilegios para atraer migrantes, especialmente europeos.

Para abordar el análisis de estos proyectos de colonización, nos remitiremos a varios tipos de fuentes que, debido a sus características nos presentan diferentes aspectos de los proyectos de colonización. No debemos alejar nuestra vista de que los proyectos de colonización obedecen a la necesidad estatal de consolidar la integración física del territorio en favor de la nación.

Uno de los primeros autores que debemos mencionar fue Herman C. Dwerhagen, quien exploró el Río de la Plata y sus afluentes después de la independencia, y publicó los resultados de su viaje en 1828, en Buenos Aires. Consideraba que la navegación de los ríos afluentes del Río de la Plata hermanaría a las nuevas repúblicas.

Dwerhagen consideraba que Bolivia debía interesarse en construir puertos y caminos sobre los ríos platenses, para así también desarrollar la industria de la región, para así presentar una alternativa a la industria minera de occidente, así como a los puertos del Pacífico. El río Paraguay era la única alternativa para poder atraer la inmigración al país pues, acortaba la ruta que se hacía hasta aquellos años atravesando el Cabo de Hornos rumbo a Cobija. Otra ventaja que presentaba esta alternativa era el comercio que se abriría entre Bolivia y los puertos de Buenos Aires y Montevideo (Dwerhagen 1832:4-6).

Durante el gobierno de Andrés de Santa Cruz, el presidente dio un mensaje a las cámaras constitucionales en el que presentó un informe sobre el viaje que realizó por el sur de la República, en que llegó incluso hasta el puerto de Cobija. Como contraparte,

también hizo varios comentarios sobre la importancia de oriente. Afirmó que el oriente era inmenso, surcado por ríos navegables y habitado por salvajes, el país debía conquistar ese territorio para incrementar la familia boliviana. El discurso presentaba a Bolivia la obligación de civilizar a los indios y sus tierras. Por este motivo enumeró las órdenes que había dado a las autoridades de los departamentos de Chuquisaca y Santa Cruz respecto a sus fronteras. Santa Cruz también afirmó que los ríos de la región debían ser los conductos para la comunicación del país hacia el Atlántico (Santa Cruz 1833:14-15).

Durante esta misma administración, el Estado boliviano también entregó al empresario Manuel Luis Oliden en 1832, una concesión para establecer un puerto sobre el río Otuquis, afluente occidental del río Paraguay. Por los decretos del 5 y 17 de noviembre de 1832 autorizaron a Oliden construir un puerto, ya sea en la confluencia de los ríos Tacubaya, Otuquis y Latiriquiqui, o en el sitio más conveniente para la navegación del Paraguay (Groff 1987:114).

Entre los privilegios que se le entregaron al empresario estaban la potestad de entregar tierras a los futuros colonos o, por ejemplo, el no establecer aduanas después de 10 años de haberse abierto la navegación comercial hacia los países del Río de la Plata. El artículo quinto resume los privilegios que se le daría a los primeros cien habitantes que se establecieran en Otuquis:

5°. Los dichos cien pobladores gozarán en propiedad para sí y sus sucesores de las donaciones que se les hagan por el empresario a nombre del Gobierno de la Nación de los ganados y terrenos que se les demarcaren, entregándoles un documento legalizado de propiedad en papel común por el jefe político; y este llevará un registro duplicado, y después de llenarlo con el número ciento, remitirá uno al ministro de estado en el despacho del Interior (Ministerio del Interior [MI]1832b:12).

El Estado también instruyó que una vez que la población y el comercio se hubiesen incrementado se comenzaría a cobrar derechos *ad valorem* de uno o dos por ciento por artículo. Se le entregó al empresario el mando político y militar de toda su concesión.

Uno de los artículos más interesantes de la concesión era el octavo, que consideraba que todos los habitantes de la provincia entre 12 y 50 años serían considerados milicianos de la provincia. También en el artículo décimo, se indicaba que los gobernadores de Moxos y Chiquitos facilitarían que familias se movieran a Otuquis de forma voluntaria. También se le entregó a Oliden el privilegio exclusivo por 25 años para la explotación de maderas, peletería y elaboración de carne salada (MI 1832b:12-13).

El gobierno también emitió varias instrucciones y dotes para los funcionarios y para el empresario Manuel Luis Oliden, por ejemplo, la entrega de cartas de recomendación para enviar agentes de negocios, especialmente para los fuertes de

Albuquerque y Coimbra. También se decidió enviar 25 hombres armados desde Santa Cruz, junto con un oficial, para las labores de seguridad en el territorio de la Concesión. Otra instrucción fue que, desde Chuquisaca, se enviase a Oliden 50 quintales de hierro, y cuatro de acero, junto con otras herramientas de carpintería, herrería y agricultura. Finalmente, también se instruyó que se enviara a Oliden un teodolito junto con los que se considerara necesarios para levantar los planos topográficos de la zona “para conocimiento del gobierno y de la nación” (MI 1832a:15).

La concesión se mantuvo activa entre 1836 y 1844, realizando varias labores como construir caminos, trabajos de agricultura y ganadería (Groff 1987:120). En junio de 1836, el gobernador Marcelino de la Peña entregó a Manuel Luis Oliden, a nombre del Estado boliviano, la propiedad de la región. Allí mismo Oliden emitió varias proclamas para los nuevos pobladores de Otuquis (Oliden 1836:4).

Entre 1840 y 1842, Manuel Luis de Oliden, intentó establecer la navegación desde Otuquis hasta el río Paraguay. Sin embargo, en esta oportunidad sus intentos fracasaron debido a la oposición de los países limítrofes. El vicecónsul británico elevó una nota a su gobierno desde Chuquisaca señalando que el Imperio de Brasil se negaba a permitir que cualquier país navegara los ríos de su país, menos aún permitiría que se estableciera una colonia europea próxima a su frontera. Debido a esto, Brasil y Argentina impedirían que cualquier bandera europea ondeara en los ríos del continente, lo que siempre impediría que Bolivia lograra colonizar sus orientes (Fifer 1976:273).

A pesar de que la empresa de Oliden fracasó, los intentos para sentar presencia boliviana en la región no se detuvieron. En los años siguientes fueron varios los intentos desde el Estado, pero también particulares para consolidar la presencia boliviana sobre la frontera del río Paraguay. A partir de 1840, Sebastián Ramos se convirtió en gobernador de la provincia de Chiquitos, e hizo varias exploraciones hacia la frontera con el Brasil, llegó hacia las Salinas e intentó establecer un asentamiento permanente en el lugar, además que continuó con las exploraciones y reconoció el río Pedernazas, que fluye hacia el Jaurú. En los informes elevados a la prefectura cruceña sugirió poblar la región llevando allí indios de las misiones, también sugirió instalar piquetes militares para frenar el avance de los brasileros. Estas sugerencias motivaron al prefecto Fermín Rivero a enviar al capitán Castro Pinto para fundar la colonia de San Matías cerca de las Salinas (Sanabria 1973:167-168). La colonia de San Matías se hizo célebre por convertirse en un centro de reclusión política en lo posterior, allí fueron presos personajes como Mariano Melgarejo, que se convirtió en presidente de Bolivia en la década de 1860.

Durante aquellos años, Mato Grosso presionó en las fronteras con la república y logró impedir que los bolivianos tuvieran acceso al río Paraguay, en la región en que confluye con el Jaurú (Lema 2013:261-263). En 1843, durante el gobierno de

José Ballivián, tropas bolivianas intervinieron militarmente en la zona del Jaurú. Algunos años después, el gobierno mandó a fundar en la misma región la Villa del Marco del Jaurú, que tenía dos objetivos fundamentales, primero, sentar presencia boliviana en la cabecera del río Paraguay, pero también reducir a los indios Guatos que habitaban en la proximidad de las lagunas. También se intentó fundar la colonia de Tremedal cerca de Santo Corazón; sin embargo, la iniciativa no se consolidó (Lema 2013:163-164).

Félix Frías, inmigrado argentino a Bolivia durante el gobierno de Juan Manuel de Rosas en Buenos Aires, fue uno de los consejeros más próximos del presidente José Ballivián. Mientras se desempeñaba como diplomático en Valparaíso, escribió una nota al ministro Tomás Frías, reflexionando la relación entre Bolivia y los puertos que utilizaba para el comercio y afirmaba que “Resulta lógicamente de las consideraciones anteriores que Bolivia debe apartar la vista del Pacífico, pues no es del mar de donde ha de venir su porvenir comercial. Ese porvenir ha de nacer por el oriente” (Frías1845:3). Específicamente, sobre el río Paraguay, mencionó que siendo dominio boliviano su margen derecha desde la ciudad de Asunción hasta su confluencia con el Jaurú, era crucial establecer presencia boliviana en ese río directamente, no a través de sus ríos tributarios como lo había intentado antes Oliden (Frías 1845:9).

Los años posteriores, ya en la década de 1850, varios autores publicaron varios folletos referentes a la navegación de los ríos bolivianos y la colonización del oriente. Uno de estos autores fue Leon Favre-Clavairoz, consideró que la apertura de la navegación de los ríos Paraguay y Bermejo, tendría como efecto que Buenos Aires reemplazara en importancia a Valparaíso, mientras que el Puerto de Cobija quedaría en ruinas (Favre-Clavairoz 1858:50). En otra publicación, referente a la necesidad de colonizar el territorio boliviano, mencionó que la migración en el país no sucedería de forma aislada, como iniciativa del inmigrado, sino que era necesario que se fundaran “compañías”, que traerían al país buques, vapores y ferrocarriles, que debía dárseles condiciones para transportar población a las colonias. Cada colono que llegara a Bolivia significaría dar valor a los terrenos, y para la compañía el valor de un flete. Cada año la ocupación de Bolivia hacia los desiertos avanzaría (Favre-Clavairoz 1857:30).

Otro autor contemporáneo a Favre fue Mariano Reyes Cardona, que hizo énfasis en que el gobierno boliviano debía propiciar la navegación en el río Paraguay, remarcando también que los productos útiles en Santa Cruz no debían llegar desde las costas del Pacífico, sino que debían desembarcar desde los vapores en el litoral de Chiquitos. Esto permitiría que allí también se embarquen los productos de la zona, lo que llamaría a la inmigración que poblaría aquellos desiertos. Enumera varios productos vegetales y minerales de la región que eran inútiles hasta que se consolide la navegación a vapor (Reyes 1859:13-14).

En 1863, durante la presidencia de José María Acha, el Prefecto Roca envió al coronel Antonio Vicente Peña a explorar el margen derecho del río Paraguay, este tomó la ruta de San José rumbo a Santiago, continuando alcanzó Bahía Negra, donde mandó construir almadías flotantes para recorrer el río llegando hasta Chamacocos. La tropa que lo acompañaba empezó a desertar debido a la carencia de recursos. La situación de la expedición se hizo desesperada, por lo que Peña navegó el río hasta Asunción. En la capital del Paraguay se encontró con Francisco Solano López, a quien conoció en Francia durante su formación militar. El coronel se sumó al ejército paraguayo y contribuyó a la fortificación de Humaitá y Curupaytí (Sanabria 1973:169-170).

Por ley de 19 de julio de 1863 y Resolución Suprema de 1º de febrero de 1864, el español Antonio Taboas recibió una concesión de tierras para establecer un puerto sobre el río Paraguay. Formó la Sociedad Progresista de Bolivia que tenía capitales bolivianos y extranjeros. El empresario se estableció primero en Santiago de Chiquitos, donde se asoció con el hacendado Domingo Vargas, quien le ayudó para conseguir hombres y víveres (Sanabria 1973:170). Su objetivo era establecer un puerto entre Bahía Negra y Fuerte Olimpo, además de construir una carretera desde aquel punto a Santa Cruz de la Sierra. La Sociedad había conseguido un vapor y una goleta que navegarían ocho veces al año entre el nuevo puerto y Buenos Aires (Peña 2022:26).

La propuesta presentada por la Sociedad Progresista de Bolivia constaba de 33 artículos que trataban diferentes aspectos de la concesión. Para mencionar algunos de los artículos más llamativos podemos señalar, el artículo primero que dice:

La sociedad se compromete a abrir un camino capaz de tránsito cómodo, desde la ciudad de Santa Cruz hasta la margen derecha del río Paraguay, cuya extensión comprende ochenta y ocho leguas astronómicas; y otros dos caminos desde los pueblos de Santiago y San José hasta la misma margen del río indicado (Taboas 1864:1).

El compromiso de la Sociedad Progresista de Bolivia era construir tres caminos, el primero desde Santa Cruz hasta la margen del río Paraguay, y además otros dos desde San José y Santiago con el mismo destino. Según el segundo artículo, también se abriría un puerto en la confluencia entre el río Opa y el Negro, en un espacio fuera de cualquier tipo de disputa con otros países. El artículo décimo primero autorizaba a la empresa para contratar a 50 hombres naturales, para los trabajos, incluso músicos, a quienes se les pagaría sus respectivos jornales y posteriormente se los devolvería a sus lugares de origen. Posterior a una revisión y algunas aclaraciones, finalmente se aceptó otorgar la concesión.

El concesionario logró llegar a Bahía Negra en noviembre de 1864. Llegada la época de lluvias los expedicionarios quedaron aislados en Bahía Negra, por lo que Taboas la dejó a cargo a Vargas y se dirigió a Asunción (Sanabria 1973:170).

Al tiempo que esto pasaba en el lado boliviano, se inició la Guerra de la Triple Alianza, que enfrentó a Paraguay con Argentina, Brasil y Uruguay. El ejército del Paraguay ocupó la ciudad brasilera de Corumbá y desde allí abrieron una ruta hasta Santo Corazón. Taboas que había llegado a Asunción desde Bahía Negra, ofreció a Francisco Solano López un mapa de la región. La ausencia de Taboas desconcertó a la Sociedad Progresista de Bolivia (Peña 2022:26-28).

En 1867, durante el gobierno de Mariano Melgarejo, se firmó el tratado Muñoz-López Netto en que Bolivia cedía sus pretensiones territoriales sobre parte del margen derecho del río Paraguay al Imperio del Brasil. La república estaba gobernada por Mariano Melgarejo, cuya administración firmó tratados con Chile y Brasil que resultaron lesivos a los intereses del país. En su mensaje a la Asamblea Constituyente, el presidente afirmó que la república tenía cinco puertos sobre el Alto Paraguay que servían para la comunicación con el Atlántico, que permitirían el progreso industrial del oriente. Sin embargo, la realidad era que Bolivia perdió acceso directo a los ríos Paraguay y Madera, lo cual se agravaba con la falta de una flota fluvial (Lema 2013:267-268).

Ante el crecimiento del comercio entre la región oriental del país y Paraguay durante la guerra, se decidió establecer la capital de la provincia de Chiquitos en San José, por considerarse un punto intermedio entre Santa Cruz de la Sierra y Corumbá. La retoma de esta última, por parte de Brasil, cerró el comercio entre Bolivia y Asunción. Ante la muerte de Taboas, ejecutado por paraguayos como represalia ante la firma del acuerdo entre Bolivia y Brasil, su socio Domingo Vargas, solicitó al gobierno boliviano continuar las obras de la Sociedad Progresista de Bolivia (Peña 2022:29-30).

Su solicitud fue aceptada por el gobierno mediante resolución del 3 de septiembre de 1868. Vargas, que se encontraba en Bahía Negra, levantó edificios para el funcionamiento del puerto en la Barranca de Chamacocos y se asoció con los vecinos de Santiago. Sin embargo, la estación de lluvias mermó a la naciente colonia, por lo que los colonos debieron trasladarse a Corumbá. Posteriormente, se trasladó a Buenos Aires con el fin de conseguir el material necesario. Vargas volvió a la ciudad de Sucre, pero la colonia de Bahía Negra se mantuvo (Sanabria 1973:174).

A lo largo del proceso estudiado se puede apreciar que hubo varias tentativas para establecer vías de comunicación, puertos y colonias en la margen derecha del río Paraguay. Entre las diferentes empresas que pudimos analizar es común el interés de abrir una vía de comunicación que conecte estos puntos con el exterior a través de puertos, pero también hacia el interior del país a través de caminos. A nuestro parecer las concesiones que lograron, por lo menos efímeramente sus objetivos fueron la de Manuel Luis Oliden y la de la Sociedad Progresista de Bolivia.

## Conclusión

A lo largo del siglo XIX, el gobierno se enfrentó a un gran problema: la mediterraneidad. Los autores a lo largo de ese siglo consideraban que esta remitía a la falta de un acceso adecuado a un puerto sobre la costa del Pacífico. A partir de la fundación de la República de Bolivia, durante el gobierno de Antonio José de Sucre, se intentaron establecer los primeros acuerdos e iniciativas para consolidar la presencia boliviana en la costa. Primero con la fundación y fomento del puerto La Mar, más conocido como Cobija, que fue una respuesta o alternativa a la segunda forma, que planteaba conseguir de Perú la soberanía de la ciudad de Arica, puerto más importante para la comunicación y el comercio desde y hacia el país. A partir de ese momento, la nueva república insistió en la búsqueda de una alternativa para acceder a un puerto. Se presentaron ante los gobiernos bolivianos los ríos navegables del oriente como nuevos litorales que hacían posible consolidar una salida hasta el Río de la Plata y desde allí al océano Atlántico. Pero estos espacios se mantenían alejados de los centros urbanos, desconocidos para el gobierno y para los empresarios concesionarios: debían descubrirse. Por eso, en un primer punto, nos enfocamos en el reconocimiento del espacio, y este reconocimiento tiende a ser descriptivo, busca construirlo.

En varios diarios de viaje de los expedicionarios que recorrieron el Paraguay, encontramos sus manifiestas intenciones de trazar mapas y planos de la zona. Viajeros como Alcide d'Orbigny o León de Oliden escribieron sobre mapas que trazaron; sin embargo, no se pudo encontrar indicios de la ubicación de aquellos mapas.

Pudimos diferenciar los tipos de viajeros, los independientes, es decir particulares, y los enviados desde el Estado. Es notable la mayor cantidad de viajeros enviados por el gobierno, con motivos más o menos iguales, como el coronel Ortega y Melchor María Mercado. Además del reconocimiento, analizamos los proyectos de colonización y navegación como parte de la integración física. En el caso de la frontera del río Paraguay, ambos proyectos estuvieron relacionados íntimamente. La primera empresa que tuvo el objetivo de crear una colonia y un puerto fue la establecida en Otuquis por Manuel Luis Oliden, quien logró construir un asentamiento entre 1836 y 1844, año en que finalmente tuvo que retirarse de la zona debido a varios inconvenientes, entre ellos, que no logró instituir un puerto con acceso comercial en el río Otuquis hasta el río Paraguay. A partir de ese momento hubo varias iniciativas para establecer la presencia boliviana en la frontera, como la colonia de San Matías y la fundación de la Villa del Marco.

Los proyectos de navegación y colonización deben ser considerados como procesos materiales dentro del largo proceso de integración nacional boliviana. Es necesario advertir que el interés de los bolivianos por establecer una colonia y un puerto

en el margen del río Paraguay incrementó en la década de 1860, cuando empresarios como Taboas y la Sociedad Progresista de Bolivia vieron entorpecido el cumplimiento de sus objetivos por la Guerra de la Triple Alianza, que transformó la política rioplatense. Se abrió una ruta comercial entre Santa Cruz y Asunción que aproximó los intereses entre Bolivia y Paraguay. Sin embargo, la presión diplomática del Imperio de Brasil hizo que Bolivia firmara el tratado Muñoz-Lopez Netto en el que debió ceder una gran parte del Alto Paraguay y lugares que los bolivianos consideraban estratégicos para el establecimiento de un puerto con miras a fortalecer el comercio boliviano. Los siguientes años fueron dramáticos para Bolivia, ya que la Guerra del Pacífico cerró al país detrás de los Andes al perderse, lo que llevó a que el

interés estatal se volcara hacia los ríos navegables, alterando dramáticamente el proceso de integración nacional boliviana hasta la Guerra del Chaco.

El análisis de los diferentes proyectos de navegación reafirma nuestra hipótesis de que la ribera del río fue visualizada como una puerta para consolidar el contacto del país con el exterior. Las alternativas de navegación de los ríos en Bolivia aún ofrecen muchos espacios para la investigación; por ejemplo, los proyectos de navegación en la región amazónica del país o incluso en el altiplano. Al mismo tiempo, debemos cuestionar los proyectos de modernización, integración, explotación, colonización, entre otros aspectos.

## Referencias citadas

Aldeano.

1994. *Bosquejo del Estado en que se halla la Riqueza Nacional de Bolivia Presentado al Examen de la Nación por un Aldeano hijo de ella. Año de 1830*. Plural, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Mayor de San Andrés, La Paz.

De la Peña, M.

1836. *Diario de la Visita hecha por el Gobernador de Chiquitos Teniente Coronel de Ejército Marcelino de la Peña para los pueblos del Sud y su viaje hasta el Jaurú en el Presente año de 1835 (Ministerio del Interior)*. Archivo y Bibliotecas Nacionales de Bolivia, Sucre.

Dorado, J. V.

1862. *Hechos Históricos y Reflexiones Político-Económicas Aplicables a la Actualidad de Bolivia*. Pedro España, Sucre.

D'Orbigny, A. D.

2002. Viaje a la América meridional: Brasil, República de Uruguay, República Argentina, La Patagonia, República de Chile, República de Bolivia, República del Perú: Realizado de 1826 a 1833: Vol. III. Plural / IFEA, La Paz.

Dwerhagen, H. C.

1832. *Ensayo sobre la Topografía de los Ríos Plata, Parana, Paraguay, Vermejo y Pilcomayo. Para servir de Memoria a su Navegación con un mapa Calculado con Arreglo a las Últimas Observaciones*. Chuquisaqueña.

Favre-Clavairoz, L.

1857. *Bolivia, Colonización y Agricultura*. Imprenta de Lopez, Sucre.

Favre-Clavairoz, L.

1858. *Apuntes sobre la Navegación de los ríos de Bolivia*. Tipografía de Derecho, Cochabamba.

Febvre, L.

2004. *El Rin. Historia, mitos y Realidades*. Traducido por J. Anaya. Siglo XXI, Buenos Aires.

Fifer, V.

1976. *Bolivia: Territorio, Situación y Política desde 1825*. Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires.

Frías, F. I.

845. *Nota Dirigida a S.G. El Señor Don Tomás Frías, Ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia*. Imprenta del Mercurio, Chile.

García Jordán, P.

2001. *Cruz y Arado, Fusiles y Discursos: La Construcción de los Orientales en Perú y Bolivia, 1820-1940*. Institut français d'études andines. Lima

Groff, J. 1987.

*José Ballivián y el Oriente Boliviano*. Editorial El Siglo, La Paz.

Lefebvre, H.

1974. La Producción del Espacio. *Papers. Revista de Sociología* 3:219-229.

Lema, A. M.

2013. ¿Una frontera en Movimiento o Movimientos en la Frontera? Bolivia-Brasil en la Época del Tratado de Ayacucho. *Anuario de Estudios Bolivianos, Archivísticos y Bibliográficos* 19:255-292.

Lema, A. M.

2022. Caminos de papel. Guía para Aproximarse a los Relatos de viaje. En *Antología de diarios de viajes y Expediciones*, compilado por A. M. Lema, pp. 13-28. Vicepresidencia del Estado Plurinacional, La Paz.

- Maiguashca, J.  
1994. El proceso de integración nacional en el Ecuador: El rol del poder central, 1830-1895. *En Historia y región en el Ecuador: 1830-1930*, pp. 355-420. Corporación Editora Nacional.
- Mercado, M. M.  
2019. Diario e Itinerario de la Expedición Llevada desde Santa Cruz por las Misiones de Chiquitos hasta el Marco del Jaurú, en la Frontera con Brasil, con "Algunas Observaciones sobre la Provincia de Chiquitos" y Reflexiones sobre la Expedición del Marco para la Navegación del río Paraguay". Santa Cruz 1859.IX.9-XI.16. En *Álbum de Paisajes, tipos Humanos y Costumbres de Bolivia (1841-1869)*, pp. 203-236. Fundación Cultural del Banco Central de Bolivia, Sucre.
- Ministerio del Interior  
1832a. Ordenes que Librará el Gobierno Supremo para el Presente año de 1832 (Ministerio del Interior). Archivo y Bibliotecas Nacionales de Bolivia, Sucre.
- Ministerio del Interior.  
1832b. Privilegios que Concede el Gobierno Supremo a los Pobladores del Puerto del Río Otuquis (Ministerio del Interior). Archivo y Bibliotecas Nacionales de Bolivia, Sucre.
- Oliden, M. L. de.  
1836, junio 28. Excelentísimo señor D. Andrés de Santa Cruz (Ministerio del Interior). Archivo y Bibliotecas Nacionales de Bolivia, Sucre. Oliden, J. L.  
1929. Extracto del viaje del Señor D. José León Oliden sobre el Río Paraguay y Reconocimiento de la Desembocadura del Río Otuquis, y de las costas Occidentales del Primero hasta el Fuerte Borbóna fines del año 1836. En *Descripción de la nueva Provincia de Otuquis en Bolivia*, editado por Mauricio Bach, pp. 19-24. Imprenta Unidas, Texas.
- Ortega, M.  
1847. Diario e Itinerario de marchas hechas en la Provincia de Chiquitos—1846. La Época 2-3, ABNB.
- Ovando, J. A.  
1986. *La Invasión Brasileña a Bolivia en 1825* (Segunda edición). Juventud, La Paz.
- Peña, P.  
2022. Salir al Atlántico: Ideas, Caminos y Ferrocarriles en Santa Cruz, 1825-1925. En *Al mar por el Oriente: El tren y el Progreso en Santa Cruz*, coordinado por P. Peña, pp. 11-62. Plural, La Paz.
- Platt, T.  
2016. Tiempo, Movimiento, Precios. Los Caminos del Azogue Español de N.M. Rothschild entre Almadén, Londres y Potosí 1835-1848. *Diálogo Andino* 49:143-165.
- Reyes, M.  
1859. El Vapor en las Aguas de Chiquitos. Transcripción de un aviso. Publicado en *La Libertad en el Orden*, Periódico de Salta, Número 4.º, del 26 de febrero de 1859. Algunas Reflexiones. López.
- Roca, J. L.  
1999. *Fisonomía del Regionalismo Boliviano*, segunda edición. Plural, CID, La Paz.
- Sanabria, H.  
1973. *En busca de El Dorado. La Colonización del Oriente Boliviano*, segunda edición. Juventud, La Paz.
- Santa Cruz, A.  
1833. *Mensaje del Presidente de Bolivia a las Cámaras Constitucionales*. Colegio de Artes. La Paz.
- Scavone, R.  
2022. *Exploraciones, Proyectos y Controversia de Límites: Las Relaciones del Paraguay y Bolivia en el siglo XIX*. El País. Santa Cruz de la Sierra.
- Sucre, A. J. de.  
1995. Chuquisaca, 27 de enero de 1826. En *Documentos Referentes a la Creación de Bolivia: Con un Resumen de las guerras de Bolívar: Vol. II*, tercera edición, editado por V. Lecuna. Comisión Nacional del Bicentenario del Gran Mariscal Sucre (1795-1995).
- Taboas, A. V.  
1864. *Propuesta hecha por la Sociedad Progresista de Bolivia para abrir un Camino de esta ciudad a la margen Derecha del Paraguay* (Fondo Prefectural). Museo Histórico de Santa Cruz de la Sierra.
- Unzueta, F.  
2018. *Cultura Letrada y Proyectos Nacionales: Periódicos y Literatura en Bolivia (siglo XIX)*. Plural, La Paz.
- Valdivia, B.  
2021. *Proyecto de Colonización y Navegación: Incorporación del margen Occidental del río Paraguay al Dominio del Estado Boliviano (1825-1871)*. Tesis para optar por el grado de Magíster en Historia, Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador.
- Vargas, S. C.  
2018. *El Encierro del Espacio Nacional Boliviano visto desde Mejillones de 1842 a 1866*. Tesis para optar por el grado de Magíster en Historia, Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador.
- Wiener, C.  
2009. El más Majestuoso de los Obstáculos. En *La Paz: Vista por Viajeros Extranjeros y Autores Nacionales*, editado por Mariano Baptista Gumucio, pp. 74-82. Fundación Cultural del Banco Central de Bolivia, La Paz.