

“¡REVOLUCIÓN EN LA PLAYA DE LAMAR! ¿CONTRA QUIÉN?”. LA DIFERENCIACIÓN DE UN PODER LOCAL EN EL LITORAL BOLIVIANO ALREDEDOR DEL PUERTO DE COBIJA (1825-1840)

“REVOLUTION AT LAMAR BAY! AGAINST WHOM?”. THE DIFFERENTIATION OF A LOCAL POWER IN THE BOLIVIAN LITORAL AROUND THE PORT OF COBIJA (1825-1840)

Pol Colàs* <https://orcid.org/0000-0003-2012-189X>

Resumen

En el marco del proceso de construcción del Estado en el siglo XIX, los poderes locales tuvieron un papel fundamental en la determinación de su resultado. Asimismo, las fuerzas de la localidad tuvieron que pasar por un proceso generador parecido, ya sea a partir de herencias coloniales o surgidas en territorios considerados márgenes territoriales. En el artículo presente, se trata de determinar el proceso de creación de un poder local en el litoral boliviano alrededor del puerto de Cobija y se plantea que dicho proyecto se diferenció del promovido por el ejecutivo central. Se considera que este proceso fue catalizado por los eventos que rodearon el viaje de Andrés de Santa Cruz al puerto a finales de 1832, que propiciaron la territorialización de los intereses de los principales dirigentes y comerciantes allí asentados. A partir de ese momento, estos actores potenciaron su expresión política, expresada como disenso o, como mínimo, fundamentando el cambio en la relación con el ejecutivo, pasando a estar dominada por la negociación.

Palabras clave: Poder local, construcción del Estado, Bolivia, Andrés de Santa Cruz, puerto de Cobija, siglo XIX

Abstract

Within the framework of the State-building process in the 19th century, local powers played a fundamental role in determining its outcome. Likewise, the forces of the locality had to go through a similar generative process, whether based on colonial inheritances or emerging in territories considered territorial margins. In this paper, we try to determine the process of creating a local power on the Bolivian coast around the port of Cobija by recognizing the differentiation of its project for the region from the one proposed by the executive power. It is considered that this was catalyzed by the events surrounding Andrés de Santa Cruz's trip to the port at the end of 1832, which led to the territorialization of the interests of the main leaders and merchants settled there and enhanced that their opinion, from that moment on, would be expressed as dissent or, at least, gave a basis to the change in the relationship with the executive, becoming a political scenario dominated by negotiation.

Key words: Local power, state-building, Bolivia, Andrés de Santa Cruz, port of Cobija, nineteenth century

Fecha de recepción: 13-08-2024 Fecha de aceptación: 22-01-2025

1. La génesis de un poder local en época republicana

Una cantidad ingente de estudios ha abordado el estudio del Litoral desde la historia política. El trabajo clásico de Cajías (1975) continúa siendo el más completo para conocer la evolución administrativa, institucional y económica de la región durante las primeras décadas del siglo XIX, tomando un marco temporal que, en este presente texto, es la referencia. Para el ámbito diplomático, que fue uno de los pilares fundamentales de la construcción decimonónica del Estado, el acercamiento de Fifer (1972) es fundamental, mientras que Lofstrom (1974) anticipó varias de las problemáticas que han sido tratadas en estudios posteriores en relación con Cobija y su asentamiento como puerto.

La complejidad de la temática ha acabado propiciando la diversificación de los acercamientos historiográficos a ella.

Situándonos en el siglo XIX, encontramos desde el papel de la arriería en la configuración del puerto como conexión de Bolivia con el mercado internacional, la competencia mercantil entre Cobija y Arica o la diversidad de estrategias de expansión del Estado por el territorio (Sanhueza 2012; Borie et al. 2016; Letelier 2016; Carmona et al. 2021; Colàs 2021; 2023a) hasta la notoria dicotomía entre la expansión de la frontera interna hacia el Pacífico o hacia los ríos de la cuenca del Amazonas y del Plata, que parecieron afrontar los grupos dirigentes bolivianos en su conjunto (Vargas 2014)¹. Estos estudios, en realidad, proponen la existencia de centros políticos estatales y, en contrapartida, de “espacios de libertad”², márgenes territoriales, geográficos, políticos y económicos, en los que los habitantes llevaban a cabo actividades no siempre acordes con los designios de los proyectos de la capital.

¹ Se trata de un acercamiento historiográfico tangencial; para más información sobre la última de las temáticas expuestas, véase el estado de la cuestión trazado por Donoso (2024).

² En relación con el poder político estatal, no con el concepto de “libertad” en sí (Morelli 2007:117).

Por ende, los márgenes territoriales daban espacio a la agencia de actores locales movidos por intereses propios, individuales y/o grupales, distintos de aquellos potenciados desde tales centros políticos, desde donde no habría una fuerza suficiente como para hacerse presente y ejercer un control sobre las actividades resultantes. Con actores locales o, más en concreto, poder local, se hace referencia a un grupo de intereses compartidos, no necesariamente con el control de las instituciones, pero sí con cierta ascendencia en la esfera pública, con un dominio sobre el discurso en la localidad y con voluntades que sobrepasan el ámbito económico y se insertan en el político. Es decir, un grupo con agencia propia, con sociabilidades establecidas y canalizadas hacia la defensa de un proyecto político (Díez 1999; Colàs 2021:3). Los intereses de los actores de la localidad podían circunscribirse a su entorno inmediato y centrarse en contentar sus necesidades económicas, o hasta de subsistencia, como también, desde una región propuesta como margen territorial, podían defender su condición de “espacio de libertad” a través de la propuesta de un proyecto político-económico propio a defender, frente a la acción expansiva del Estado en construcción decimonónico³. Es decir, se pudieron establecer estrategias para defender ciertos intereses regionales desde la superación de la lucha única por la conveniencia económica, añadiendo el factor político en la ecuación.

Existen multitud de estudios donde se reseña la capacidad de las fuerzas locales latinoamericanas, durante el siglo XIX, para proponer proyectos alternativos a los de los grupos dirigentes que ostentaran los principales poderes constitucionales en cierto momento histórico⁴. En el texto presente, considero que la formación de un *corpus* de intereses político-económicos, agrupado en un proyecto concreto y distinto al de los poderes centrales, fue parte de un proceso que, en realidad, determinó el nacimiento de los poderes locales en sí, de forma paralela a la creación de las instituciones estatales. De ahí que el objetivo sea hacer una genealogía de ese proceso: tratar de conocer la forma mediante la cual la localidad adquirió esas demandas y capacidades en términos políticos, analizando el proceso de diferenciación de proyectos de un grupo adscrito a un territorio concreto, para convertirse en un poder local de carácter republicano y estructuralmente ligado a -y a la vez autónomo de- la autoridad de los poderes capitalinos⁵.

Diferenciación de proyectos, en este caso, siendo entendida como un proceso para la construcción de una vía de fundación

de la institucionalidad desde el ámbito local, que pudiera estar en pugna con el proyecto de los grupos dirigentes que tenían el control de las estructuras constitucionales del Estado, o pudiera aliarse a estos para imponer la autoridad constitucional. Por ende, aunque esa diferenciación pueda ser vista como un cuestionamiento al proceso de construcción del Estado en sí, en realidad puede ser insertada en él, si es vista como una rama más del desarrollo político procesual de las distintas repúblicas americanas, un giro, una discontinuidad o una alternativa que, finalmente, propició la construcción mutua (Quijada 2000; Sábato 2021). El fortalecimiento del centro, desde el despliegue por los márgenes, pudo deberse no solamente a procesos iniciados desde la capital, sino también a la concurrencia territorial entre proyectos, al consenso y a la pugna entre estos en la periferia (Montañez y Delgado 1998:122), pasando a ser un elemento fundamental para entender la posterior existencia de los Estados nacionales americanos. La construcción del Estado, pues, sería un proceso multifocal, no lineal, que no fue liderado únicamente por los dirigentes capitalinos o aquellos que dominasen los poderes constitucionales.

Al respecto, el caso del Litoral es especialmente interesante, por parecer un territorio pasivo a la llegada del Estado, ante todo, por su bajo peso demográfico y económico. Era, siguiendo la argumentación inicial, un margen territorial de la nueva República boliviana. En efecto, el Litoral boliviano aparece en las fuentes ministeriales de los ejecutivos bolivianos tempranos, como un territorio incorrupto.

La población atacameña, trabajadora y de mayoría indígena, se dedicaba a labores de comercio, pesca, arriería y agricultura, mostrando una gran adaptación a un paisaje hostil que condicionaría el poblamiento y una marcada diferenciación de actividades entre el interior y la costa, que aseguraba la subsistencia, sin caer en las intrigas partidistas, en las que se adentraba a marchas forzadas el resto del país, en una aparente continuidad perfecta heredada de época colonial. Discurso que escondía la pobreza de los dispositivos administrativo-institucionales allí destinados, tales como la iglesia principal de Cobija, en ruinas en 1825 (Castro 2009), lo que fundamentaba la posibilidad de señalar al territorio como un margen territorial.

Sea como fuere, se auguraban grandes riquezas de futuro en el territorio a partir de las medidas implantadas desde la capital, que permitirían superar la hostilidad inherente en el paisaje.

3 Por su parte, el Estado es tomado en su acepción que lo hace sinónimo de la administración, el aparato estatal funcional (Bourdieu 2014:173-175). Evidentemente, controlado por unas dirigencias que dominaron su desarrollo como conjunto institucional en el proceso llamado de construcción del Estado que tuvo lugar en América Latina durante gran parte del siglo XIX y que, como conceptualización, ha venido a substituir semánticamente a la anteriormente conocida como época del caudillismo (Irurozqui 2018:19).

4 Véanse algunos ejemplos destacados, de temáticas tales como las guardias nacionales, el voto o el entramado institucional local, en Chiamonte (1997), Macías (2001), Verdo (2008), García Jordán (2009) o Fucili (2021).

5 Es evidente que existían poderes locales en época colonial por toda la geografía americana, también en Atacama. Sin embargo, la coyuntura política, abierta desde la Constitución de 1812 y las independencias, les dio otro cariz, que permite diferenciarlos entre coloniales y republicanos (Annino 1994). En tiempos coloniales, el panorama de riqueza cultural indígena de la región atacameña contrastó con el poco peso político que pudieron amasar poblaciones indígenas, mestizas y blancas, dedicadas sobre todo a la pesca y la caza de lobo marino en la costa o al comercio, transporte y cierta ganadería en el interior (Castro 2009:298-299; Zamora y Martínez 2023). Lo que no niega que relaciones de poder entre colonos y poblaciones indígenas establecidas durante época colonial siguieran existiendo durante época republicana, como destaca el caso de los arrieros (Letelier y Castro 2019:160-161).

La fundación del puerto de Cobija fue un hito fundamental, una vez se dio cuenta de que Arica, el puerto preferencial del norte boliviano, quedaría en manos peruanas por la aplicación del principio de *uti possidetis*; también la formación de una serie de postas entrelazadas que posibilitarían el tránsito de mercancías y personas desde Potosí u Oruro a Calama y Cobija⁶. No obstante, la realidad territorial estuvo lejos de esa pasividad artificial, siendo un paraje plagado de contrabandistas, corrupción, comercio, actividades de subsistencia y motines que cuestionaban la visión ejecutiva del lienzo en blanco desértico (Haber 2000:11; Aldunate et al. 2008:97). Y, de hecho, fue en respuesta a la voluntad del Estado de desplegar allá su autoridad y de cambiar el panorama regional, cuando ese poder local se diferenció con un proyecto propio y fue adquiriendo consciencia de su capacidad para ejercer un control efectivo del destino tanto de la región, como del puerto de Cobija, principal interés ejecutivo en Atacama.

Ese proceso fue de la mano de la territorialización de los intereses de los grupos dirigentes regionales, ante todo, comerciantes radicados en Cobija, desde donde se lideró la fuerza regional que fue capaz de interpelar de forma directa al Estado boliviano (Cajías 1975; Colàs 2021). Territorialización, por cierto, entendida aquí como la toma de conciencia del territorio como propio, como hogar permanente (al menos, en materia económica) y útil para propósitos individuales y grupales, lo que cataliza el inicio de la actividad política⁷. En el caso que ocupa, una región considerada desértica recibió ingentes cantidades de población que detectaron la posibilidad de beneficio económico (Letelier y Castro 2015). Tal beneficio, después de un tiempo de canalizar las voluntades de los pobladores a través de la pura extracción y el contrabando en un lugar ajeno, acabó siendo parte del incipiente proyecto territorial de unos grupos dirigentes ya asentados. La identificación con el paisaje geográfico, político y económico regional, permitió a esas dirigencias⁸ adquirir intereses y formular proyectos diferenciados del nacional, resignificar el mapa local, pasando de ser un lugar donde enriquecerse -entre otras muchas actividades-, a una frontera, a un paraje “suyo” (Arriaga 2012:78; Serje de la Ossa 2017; Rincón 2021).

En concreto, considero que el proceso mediante el cual el poder local atacameño se diferenció con un proyecto propio y culminó la territorialización de sus intereses, empezado en tiempos coloniales (alrededor del contrabando y el comercio interior) y la administración de Antonio José de Sucre (con la fundación del puerto y la respuesta a las primeras medidas legales), tomó cuerpo alrededor de la presidencia de Andrés de Santa Cruz. En 1832, el presidente Santa Cruz se desplazó a Atacama para

conocer en persona los trabajos de la administración pública en la única franja costera de Bolivia. Allí recibió opiniones de los dirigentes locales, en línea con los designios ejecutivos. No obstante, esa aparente paz social, enrarecida por anteriores conflictos, cambió súbitamente. Con la declaración de Cobija como puerto libre, la localidad, en su mayoría dependiente del puerto y viendo su posición amenazada, empezó a abrazar una estrategia socioeconómica distinta a la patrocinada por el Estado por vez primera en la región. Aunque, a partir de ese momento, se dibujaron escenarios de consenso y alianza o plazos temporales de relaciones más tirantes, como el que supuso la creación de la Confederación Perú-Boliviana, el proyecto del poder local demostró tener una estrategia propia para aplicar en el territorio, sin necesidad de ocupar las principales instituciones regionales, influyendo en su quehacer y haciendo llegar propuestas, quejas y peticiones a autoridades secundarias y hasta al ejecutivo.

Para responder a las preguntas de investigación, este trabajo está organizado en tres acápites fundamentales. El primero es dedicado a las primeras medidas tomadas por el poder ejecutivo boliviano en el Litoral, hasta la aparición de conflictos entre la autoridad provincial y comerciantes y/o contrabandistas; el segundo, implica los primeros pasos del proyecto propio de la localidad en Cobija, alrededor de las tareas administrativas del funcionario Atanasio Hernández; el tercero, aborda las estrategias de una localidad ya diferenciada de los designios de los grupos dirigentes alineados con el ejecutivo y con una conciencia territorial propia frente a desafíos como la aprobación del puerto libre, la constitución de la Confederación Perú-Boliviana y la inestabilidad político-militar resultante. Así, el marco temporal trata de seguir, por un lado, los primeros pasos del Estado boliviano y, por el otro, la generación de esa localidad en Atacama, hasta la década de 1840, cuando el negocio internacional del guano retocó las relaciones de poder en la región y los intereses ejecutivos allí. Las fuentes utilizadas han sido la documentación ministerial, en especial las comunicaciones internas entre el Ministerio del Interior y las distintas autoridades litorales; la legislación del período; y la correspondencia privada del presidente Santa Cruz.

2. El encuentro entre el Litoral y el Estado boliviano

En este apartado, pretendo analizar los primeros años de la existencia oficial del puerto de Cobija en relación con la región atacameña, sus habitantes, las autoridades intermedias y el poder ejecutivo, hasta el conflicto de la población del caladero con el gobernador Anaya, aparentemente solucionado en 1830. Afirmando que el proceso por el cual se diferenció un poder local ante todo alrededor del puerto de Cobija, tuvo que ver con las diversas problemáticas afrontadas en el período abordado, aunque no se

6 En relación con lo afirmado sobre la visión del ejecutivo boliviano, es central consultar el texto clásico de Dalence (1851).

7 Que pudiera ser territorialización del Estado sobre lo local, como argumenta Rengifo (2020), o de lo local sobre un territorio de nuevo asentamiento para multitud de sus habitantes, como es el caso.

8 También a gran parte de la población en general, aunque las dirigencias que se configuraron fueron pobladas, ante todo, por colonos blanco-mestizos, ya fueran extranjeros o de otros puntos de Bolivia. Las poblaciones indígenas atacameñas, en este caso, estaban identificadas con el territorio desde mucho antes de la fundación del llamado puerto de Lamar y la región no puede entenderse sin ellas, ya que con su actividad diaria sostenían el entramado tributario y comercial (Gundermann 2016), pero su actuación política pudo seguir un cauce distinto.

pueda hablar de una localidad con un proyecto autónomo hasta fines de 1832, como desarrollo en los apartados siguientes.

El 28 de diciembre de 1825, el ejecutivo provisional boliviano encargado a Simón Bolívar, en pleno auge de la efervescencia legislativa que caracterizó las presidencias de los llamados “Libertadores” -junto con Antonio José de Sucre- (Lofstrom 2019 [1983]), decretó la habilitación del puerto de Cobija, en el territorio atacameño del departamento de Potosí, pasándose a llamar Puerto de Lamar (Colección Oficial de Leyes [COL] t.1-p.1:110). El pueblo existía con anterioridad, habiendo alojado, entre otros actores sociales, a contrabandistas y pescadores, y contando con una historia de poblamiento continuo desde tiempos prehispánicos (Martínez 1985:164-165; Sanhueza 1992; Borie et al. 2016:218). Aún lo simbólico de la habilitación, el decreto en cuestión constituyó el primer paso dado por el Estado para el reconocimiento de la existencia de un litoral oceánico soberano para Bolivia y, a su vez, de la urgencia de expandir el proceso de institucionalización hacia allá.

Poco más de tres años después, el 1 de julio de 1829, el recién asentado presidente Andrés de Santa Cruz, decretó la independencia de la provincia Litoral del departamento de Potosí. A partir de ese momento, el gobernador provincial de Atacama dependería del gobierno Litoral, y este del ejecutivo boliviano, lo que suponía poner en estrecho contacto a la dirigencia institucional atacameña con el mandato ejecutivo (Cajías 1975:35). Ese cambio en la concepción del territorio atacameño por parte del ejecutivo tuvo consecuencias directas en el trato de la población con la autoridad directa, que abordaré en las páginas siguientes. Antes, me interesa señalar que el cambio no se dio —únicamente— por diferencias entre la voluntad de un presidente u otro, ni tampoco por la necesidad de fundamentar un proyecto nacional boliviano concreto en la región costera, sino por el continuo aprendizaje que supuso la gestión del Litoral y del puerto de Cobija durante los primeros años republicanos, que hicieron preciso aplicar modificaciones a la relación entre centro político y margen geográfico-territorial.

Justo después de la independencia, un censo llevado a cabo por Leandro de Uzín⁹ dio la cifra de 4.500 habitantes para Atacama en 1825, calculando que 391 de ellos vivían, en 1830, en Cobija, según datos de Cajías (1975:38,99). Las difíciles condiciones de vida que ofrecía la región se sumaron a la notoria falta de movimiento de numerario como consecuencia de la coyuntura bélica de las dos primeras décadas del siglo XIX (ABNB, MI 7-48, 1/03/1825:8). No obstante, a partir de 1827 el gobernador Gaspar Aramayo y el administrador de aduanas, Horacio Álvarez, registraron ciertas acciones destinadas al mejoramiento regional

y, en especial, a la habitabilidad y movimiento comercial del puerto (Téllez y Silva 2012). Se inició la venta de terrenos, habilitación de personas para habitar el Litoral y construcción de casas para esos nuevos pobladores (ABNB MI 17-18, 6-12/10/1827:2,3). Pronto, los esfuerzos tuvieron resultados, recibiendo por vía de Cobija pedidos de armas para el ejército boliviano y neogranadino aún situado en el altiplano y, así, dándole al puerto su primer movimiento comercial oficial (ABNB MI 17-18, 24/10/1827:8).

Al mismo tiempo, surgieron los primeros problemas derivados de la complicada gestión de una región configurada como un margen territorial de un país con notables problemas de comunicación interna. Las quejas del gobernador por la falta de financiación que debía llegar de la prefectura potosina fueron recurrentes, quedando la administración impedida de movimiento; la falta de directrices claras para la venta de terrenos provocó disputas para el dibujo de las manzanas urbanas; las dificultades para encontrar agua sangraron las posibilidades reales de poblamiento de gran parte de la región (ABNB MI 17-18, 12-18-24/10/1827:4,6,8b); mientras que, aunque llegasen comerciantes extranjeros con cargamentos de interés, la falta de un camino habilitado con el interior, impedía la posibilidad de un comercio a gran escala o, simplemente, el hecho de convertir a Cobija en el caladero nacional de Bolivia¹⁰.

Retomando el hilo legislativo, los movimientos señalados desembocaron en el decreto del gobierno de Santa Cruz de julio de 1829, convirtiendo al Litoral en una provincia independiente de demás departamentos y, por lo tanto, en un territorio de jurisdicción especial en el entramado territorial boliviano. Las quejas de los principales administradores del Litoral durante el período de 1825 a 1829, se focalizaron hacia la falta de comunicación con la prefectura de Potosí y, sobre todo, los continuos retrasos en la emisión de numerario para sufragar obras e iniciativas públicas en Atacama. Mientras que el gobierno de Sucre no supo encontrar una solución a ese *impasse*, el liderazgo por el Mariscal Santa Cruz eliminó a Potosí como administración intermediaria; por ende, afirmo que fue un movimiento centralizador que trató de potenciar la autoridad del Estado en la región atacameña, desde la reestructuración institucional, evitando cualquier interferencia administrativa de poderes locales como el potosino.

El cambio político conllevó encargar a Aramayo la gobernación de Atacama desde San Pedro de Atacama y dar el gobierno del Litoral a Manuel Anaya, habitando en Cobija. La administración de Anaya ejemplificó perfectamente el giro centralizador e intervencionista que el gobierno de Santa Cruz pretendió imponer en el Litoral boliviano, como mínimo, entre 1825 y 1835. Ese giro tomó cuerpo en una larga disputa que enfrentó a Anaya

9 Minero y azoguero, propietario de esclavos y reputado comerciante de la época colonial, fue gobernador de la provincia de Porco y llevó a cabo tareas político-administrativas durante la presidencia de Sucre (Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia [ABNB], EP 379, 24/10/1804, 862b-864; Platt 2014).

10 “El 14 fondeó en este puerto la fragata E.V. Factor procedente de Baltimore [con] un buen cargamento, y no encontrando com[prado]res, ni pudiendo dirigir [sic] sus comunicaciones [al] interior por falta de correos, dio la [vuelta] el 16 para Arica y el Callao. Por [la] falta de correos, el Estado ha perdido [mucho] en esta virtud oigo a V.S. de nada ser[vir] al puerto, si el gobierno no facilita medios para establecer postas” (ABNB MI 17-18, 20/11/1827:13-14). Los caminos con el interior y sus postas recibieron una atención preliminar por parte del gobernador Aramayo en 1829 (ABNB, MI 25-16, 15/04/1829:1), aunque tuvieron un trato más pomenorizado durante la administración de Santa Cruz y con gobernadores como Manuel Anaya o Gabino Ibáñez (Cajías 1975:44; Nielsen 2011:83-84; Chiappe et al. 2021:12).

con varios individuos de Cobija, básicamente colonos blanco-mestizos, ya revisada por varios autores por sus implicaciones en el desarrollo del trato con el contrabando (Cajías 1975:161-171; Chiappe 2022:11-13). De hecho, la temática del contrabando fue un problema crónico en la región, siendo el gobernador Anaya uno de los primeros actores políticos que intentó cuestionar su impunidad de larga tradición (Platt 2016; Langer 2021), lo que amenazaba frontalmente el rol de los actores económicos locales dedicados al contrabando, asentados alrededor del puerto, pero también a actividades ligadas a este, como la arriería, controlada por poblaciones indígenas radicadas en Calama (Sanhueza 2012:242).

Desde la gobernación del Litoral, Manuel Anaya protagonizó el primer intento de establecer una presencia permanente y real del Estado boliviano en Atacama, legitimado por el decreto de julio de 1829, a partir de varias reformas. Empero, en septiembre de ese mismo año Anaya dio cuenta al Ministerio del Interior de las dificultades encontradas, sobre todo en el puerto, que amenazaban con “su disolución total y su ruina”. Enumeró una serie de tres problemáticas principales para la estabilización de la presencia estatal allá, siendo la primera la lejanía del Litoral con el resto del país y la poca fiabilidad del camino al interior y de sus instalaciones, lo que convertían a la región en “una ysla [sic], e ysla [sic] desguarnecida”. Segunda, la insubordinación de la población, fuera indígena o blanco-mestiza, acostumbrada a la indetectabilidad del delito y a la inexistencia de la autoridad. Tercera, el abandono de la administración regional por parte de sus predecesores (ABNB MI 25-16, 30/09/1829:2-2b). La conjunción de esos obstáculos (el “germen de la anarquía”) puso a Anaya en una situación delicada ya que, según él, era necesario “aniquilar” el “desorden”, tanto para poder aplicar las medidas políticas oportunas para el despliegue del poder estatal, como porque varios individuos dominantes en la localidad amenazaban con afirmarse en acciones en contra del poder ejecutivo.

Lo positivo de la situación era que el gobernador conocía a la perfección a aquellos que parecían manejar los hilos de la oposición a su mandato (y, por extensión, al del presidente Santa Cruz), siendo el personal administrador de la aduana y el comerciante colombiano Domingo Alcalá, con varios secuaces (Ibidem:2b-3). Lo negativo era que Anaya no tenía recursos para “reprimir por la fuerza” al conjunto de “sus maquinaciones”. En realidad, consideraba que, sin ningún apoyo real, sería calumniado ante las autoridades ejecutivas y, finalmente, asesinado por los conspiradores controlados por Alcalá (Ibidem:3-3b). La construcción del Estado propuesta de forma efectiva en la región por la llegada de Anaya quedó entonces pausada ante la incapacidad de la administración Litoral para impulsar haciendo frente a una serie de individuos que se mostraban capacitados para defender sus intereses económicos individuales, íntimamente ligados al contrabando, aunque en este caso, sin mostrar capacidad para definir un proyecto político concreto.

La tensa situación pareció estallar el 21 de noviembre de 1829, con un suceso aparentemente inocuo. Anaya mandó apresar a un albañil, Raymundo Ríos, que se negó a seguir sus órdenes y este, antes de presentarse para ir a la cárcel, fue puesto bajo la protección del colombiano Alcalá y el gallego Bartolomé Fernández, quienes, en efecto, lo tenían contratado como cargador de contrabando en buques no registrados (ABNB MI 25-16, 26/10/1829:4). Los opositores a Anaya se amotinaron contra la aprehensión de Ríos y mandaron una misiva al gobernador acusándolo de utilizar la violencia de forma injustificada, de creerse juez sin tener causas ni pruebas y de sobornar habitantes de Cobija para poder “tiranizar” al resto. Lo importante es que, entre esas quejas, introdujeron una amenaza que permite, en mi opinión, afirmar que aún no se trataba de un poder local territorial: la posibilidad de abandonar el puerto y, con su marcha, dejarlo sin movimiento comercial alguno (ABNB MI 25-16, 27/10/1829:11).

El motín y la amenaza fueron considerados actos inaceptables por el gobernador, que intentó entonces solucionar el problema de la insubordinación y, en suma, del contrabando, de raíz:

En tan crítica situación por los antecedentes que tengo espuestos [sic] en otras comunicaciones al Gobierno Supremo, estoy combencido [sic] de que esto ha de marchar cada día peor con la presencia de estos dos hombres, y cuando me hallo autorizado por S.E. para concervar [sic] el orden público y mirar por los intereses del Estado en la forma que permitan las circunstancias estraordinarias [sic] de este Puerto sin jueces, sin leyes, sin guarnición, y finalmente cuando a pesar de la carencia absoluta de todos los elementos para gobernar, exige el Supremo Gobierno [sic] de mí una severa responsabilidad por el mantenimiento del orden en todos sentidos, yo no encuentro otro partido que abrazar (y este tendrá lugar mañana) que poner en prisión a dichos dos hombres, continuar la sumaria hasta donde se pueda, y abrazar en seguida según las ocurrencias se manifiesten, el partido de estrañarlos [sic], o de mandarlos presos (ABNB MI 25-16, 26/10/1829:5-5b).

Ante el ataque frontal del gobernador Anaya y después de las detenciones de Alcalá y Fernández, los individuos opositores aumentaron el tono de rechazo. Dejaron de dirigir sus quejas al gobierno provincial, para mandarlas al presidente Santa Cruz. En ellas, argumentaron que la presencia de Anaya, tirano regional, impedía el avance del comercio y desataba el miedo entre los habitantes del Litoral, y de Cobija en especial; que el crecimiento del puerto, en auge desde la llegada del nuevo gobierno, se había frenado con el cambio de gobernador debido a la desconfianza para el intercambio comercial que provocaba su arbitrariedad y poco respeto a la ley. Las desconfianzas de Anaya fueron ridiculizadas por tales individuos:

¡Revolución en la playa de Lamar! ¿Contra quién? ¿Por quiénes? ¿Con qué objeto? ¿Será contra el paternal Gobierno

de V.E., que se ha desvelado tanto en el fomento del Puerto y ha salvado sus habitantes del temor fundado que los ha tenido inquietos, y paralizado su comercio por el estado anárquico de la República que V.E. ha hecho desaparecer? Una reunión de hombres la mayor parte cubiertos de canas, que no pueden prosperar, sino a la sombra de la paz y del orden, que tienen esparcidas sus fortunas en el país, que por la calidad de su profesión no aspiran a empleos, y en todo trastorno temen ser saqueados por las gentes bulliciosas y desorganizadoras ¿son a propósito para soñar en reoluciones [sic]? (ABNB MI 25-16, ¿?/1829:8-8b).

La cita inicial del texto es especialmente interesante, ya que considero, ejemplifica a la perfección la voluntad local de defender una estrategia económica pragmática separada de cualquier consideración política para el territorio, algo que cambió en años subsiguientes y que fundamentó la formación del poder local. La paz y prosperidad del puerto, según los opositores, solo se reestablecería olvidando las paranoias persecutorias de Anaya, expulsándolo y evitando traba alguna al “giro mercantil” y a la propiedad privada. Los problemas en el puerto, y por extensión, en la región, en definitiva, provenían del propio gobernador, enemigo de su desarrollo capitalista (Ibidem:10b). Este siguió defendiéndose, señalando la condición de contrabandistas y de extranjeros de los acusadores y pidiendo el envío de una guarnición militar para acabar con el disenso. En suma, para Anaya la población indígena no tomó parte en la oposición a su figura, empezando a dibujar la existencia de una dirigencia blanco-mestiza contra la que luchar desde las autoridades del Estado (ABNB MI 25-16, 13/12/1829:15-16b). En enero de 1830, sin embargo, Anaya renunció. Andrés de Santa Cruz, en su correspondencia, afirmó creer a Anaya frente a los opositores, considerándolos contrabandistas sin escrúpulos, pero aceptó sustituirle¹¹.

El conflicto de varios individuos locales con el gobernador Anaya fue uno de los primeros gérmenes de la formación de un poder local con un proyecto propio para la región centrado en Cobija, máxime el accionar institucional provocó reacciones adversas. Aun así, estos movimientos contrarios se caracterizaron por ser circunstanciales, ciñéndose a las rencillas personales y a la búsqueda del lucro por parte de comerciantes, contrabandistas e individuos dedicados a multitud de las actividades que empezaba a ofrecer el lugar. No eran, pues, la articulación visible de un plan ciudadano propio y únicamente pensado para el puerto y la región donde se encontraba, lo que se demuestra atendiendo a la falta de propuestas en los escritos de protesta de la oposición a Anaya más allá de su expulsión o a la amenaza de emigrar. Cajías (1975:171) afirma que este conflicto se explica

en parte como una pugna entre los intereses extranjeros, los representantes de los cuales comandaron esos movimientos, y los estatales, lo que permite afirmar que la territorialización de los intereses locales aún no se habría llevado a cabo y, por lo tanto, no puede hablarse aún de poder local. Ciertamente, la mayoría de los individuos firmantes de los escritos de oposición al gobernador fueron blanco-mestizos y/o extranjeros¹². Aun así, considero que la explicación puede sacarse del marco localista y ponerse en el centro de procesos que tuvieron incidencia más allá de las fronteras de Bolivia. En la ecuación deben tenerse en cuenta las fuerzas centrípetas y centrífugas en pugna, que caracterizaron el proceso de construcción estatal en las repúblicas latinoamericanas, de acción para el despliegue de la autoridad central (aquí representada por la legislación) y de reacción ante ese despliegue (con intereses en el contrabando, según Anaya), como factor estructurante de esa lucha.

3. La formación incipiente de una voz en el Litoral

Las demandas específicas para el territorio empezaron a surgir de él a partir de 1830, como consecuencia del caso Anaya y a través del nuevo comisionado y administrador de aduanas Atanasio Hernández. La llegada de este individuo sobre el territorio correspondió a una nueva estrategia por parte del ejecutivo en el Litoral, centrada en el consenso y la eficiencia administrativa para el mejoramiento real de las posibilidades comerciales y de habitabilidad regionales. Esto canalizó la creación de una voz política propia de la región, que tuvo su encuentro con las políticas del gobierno de Santa Cruz y las iniciativas del gobernador Ibáñez. El período en cuestión, de 1830 hasta finales de 1832, es el analizado en este apartado.

Demostrando ser un burócrata capaz, Atanasio Hernández proporcionó al ejecutivo de Santa Cruz una profunda mirada analítica sobre el territorio atacameño, que condensó en un ensayo de mayo de 1830 titulado “Observaciones que el Comisionado A. Hernández dirige [sic] al Supremo Gobierno sobre los diferentes ramos de existencia [sic] y progresos del Puerto Lamar”. En él, se disponían consideraciones sobre las características geográficas de la región, la historia de su puerto, la existencia de obras públicas y edificios, las aguadas que surtían la costa, las principales problemáticas alrededor de los caminos, las postas, los arrieros y el correo y pistas sobre el tráfico de mercancías con el interior de Bolivia, con Tarapacá y con Salta (ABNB MI 31-22, 25/05/1830:10-19). Hernández insistió en la urgencia de profundizar la institucionalización del Estado en el territorio a través de mejorar el funcionamiento del sistema aduanero y de fundar un tribunal de consulado, así como defendió potenciar negocios privados prósperos, tales como la minería de cobre¹³, o la expansión de la población por la ensenada de Mejillones.

¹¹ La carta en cuestión, mandada el 14 de octubre de 1830 a Atanasio Hernández, fue tratada por Cajías (1975:171). Véase Archivo Virtual Mariscal Santa Cruz [AVMSC], Enviadas 1829-31:235.

¹² En concreto 12 españoles, 2 colombianos, 2 franceses y 2 bolivianos (ABNB MI 25-16, 27/10/1829:12-12b).

¹³ La minería cuprífera despuntó a partir de la fundación de la sociedad Uriburu Beeche en 1832, dedicado a la explotación de la zona de Gatico, como ha analizado Galaz-Mandakovic (2017:2-3).

Pero, central en la materia que ocupa al texto presente, afirmo que en las distintas recomendaciones que Hernández mandó al ejecutivo se escondían las incipientes reclamaciones políticas de la localidad al gobierno boliviano y, por lo tanto, los primeros esbozos de un proyecto propio de las fuerzas locales. Estas reclamaciones se articularon en el texto del funcionario en tres desafíos principales a abordar por parte del gobierno crucista.

Primero, los impedimentos de prosperar para Cobija en competencia con Arica. Los cálculos de Hernández dejaban claro que, en la comparación de movimientos comerciales y aduaneros con el puerto del sur peruano, el caladero boliviano salía perdiendo¹⁴. La cercanía de Arica con La Paz supuso un agravio para el comercio de Cobija en el largo plazo histórico (Colàs 2023a) y, en ese momento, provocaba que los comerciantes principales del segundo solo pudieran dedicarse al reembarque y a operaciones subsidiarias, más que al proceso completo de importación-exportación que tenía lugar en Arica o Valparaíso. Para solucionarlo, Hernández propuso aranceles diferenciales y, en un caso extremo, “la prohibición [sic] tácita, o espresa [sic] del Puerto de Arica” (ABNB MI 31-22, 25/05/1830:28b).

Segundo, la imposibilidad de obtener beneficios en la región debido a la dificultad del tránsito del camino hacia el interior. Lo arduo del camino pareció desincentivar a los comerciantes que, por el contrario, no estaban dispuestos a pagar las grandes sumas que pedían los arrieros de Calama para superar tal obstáculo, algo que estos necesitaban para la manutención de los animales de tiro y para rentabilizar el comercio lícito frente a la posibilidad del contrabando (Letelier 2016:229)¹⁵. Allancar estas trabas a través de la inversión pública era la propuesta de Hernández, facilitando la comunicación del puerto con la mejora del camino y sus infraestructuras de apoyo; lo que dependía de un empréstito que, el mismo autor afirmó, era poco menos que imposible de conseguir en las circunstancias del momento (Ibidem:22b-23b,28-28b).

Tercero, la falta de defensa militar regional y, en especial, del puerto como punto de contacto con el comercio internacional. Hernández fue consciente de la posición desfavorable de la rada de Cobija en caso de ataque y, anticipando una futura guerra con el Perú o el saqueo de corsarios españoles u otros actores piráticos extranjeros, propuso establecer una batería de artillería en la península que protegía el puerto por el sur, pudiendo así, como mínimo, disponer de cierta capacidad disuasoria (Ibidem:26b-27).

Las demandas de la población local, que pudieron estar siendo canalizadas por el escrito de Atanasio Hernández, no difirieron en exceso del proyecto del ejecutivo de Santa Cruz en el

Litoral, e iban en la línea de las políticas que éste trataba de aplicar allí desde 1829. En consecuencia, entre 1830 y 1832 se dieron una gran cantidad de iniciativas que versaron alrededor de los tres desafíos principales lanzados al gobierno por el administrador aduanero.

Por un lado, se aplicaron aranceles diferenciales que potenciaron la vía de Cobija frente a la de Arica. En suma, Santa Cruz en persona contactó con agentes internacionales para pedir a las grandes firmas comerciales europeas que trasladaran sus operaciones de Arica hacia el sur (Cajías 1975:83; Colàs 2021:7). Por otro lado, después de una inspección del camino, el gobernador Gabino Ibáñez presentó un estado de las postas y tambos muy esperanzador, lo que a su vez se vio fortalecido por la inversión de más de 3.000 pesos en postas durante 1830 (ABNB MI 31-22, 10/12/1830:99-101). También se exploró la posibilidad de armar un bergantín francés como corsario para la defensa de la costa, a pagar a medias entre el ejecutivo y una sociedad de accionistas particular del puerto cobijeño (ABNB MI 35-23, 28/02/1831:11)¹⁶. Poco después, el mismo Ibáñez pidió 47.785 pesos para obras públicas en el puerto, entre ellas 3 baterías, cuarteles de artillería e infantería, la casa del Estado y de gobierno, un muelle, aguadas y mejoras en las postas (ABNB MI 40-29 13-24/04/1832:52-53,55).

El viaje emprendido durante 1832 por el gobernador Ibáñez por todo el territorio atacameño siguió la línea de aplicación de políticas de mejora de las condiciones del territorio, insistiendo en la superación de las difíciles condiciones impuestas por el paisaje con la mejora de la viabilidad del camino con el interior (Téllez y Silva 2012). Este camino seguía plagado de “jentes [sic] pobres” y arrieros incapaces de canalizar la totalidad de las exportaciones bolivianas hacia el mercado internacional (ABNB MI 40-29, 15/03/1832:43b-44). A lo que Ibáñez propuso una solución: generalizar los alfalfares por el recorrido al interior, en especial en puntos fértiles como Calama, transformando el paisaje agrícola y facilitando el soporte del ganado mular y la tarea de los maestros de posta (Carmona et al. 2021). Para ello, urgía continuar con la inversión de recursos por parte del ejecutivo y, a medio plazo, fiar el crecimiento regional a los numerosos yacimientos mineros que irían descubriéndose. Lo imperativo de la presteza con la que tomar las medidas convenientes se derivaba de la presencia de “hombre[s] [--] posehidos [sic] de [sic] con espíritu de contradicción, que hacen incierto todo aquello en que pueda ser capaz, ocupándose de difundir en los havitantes [sic] de esta Provincia la falivilidad [sic] del Puerto de Cobija” (ABNB MI 40-29, 15/03/1832:43b). Acabar con el sentimiento de duda para evitar la marcha de habitantes de toda la región atacameña dependía de la capacidad del ejecutivo para viabilizar

14 Comparando dos negocios iguales, Atanasio Hernández afirmó que los gastos para la gestión de la mercancía y su almacenamiento en Arica serían de 26.699 pesos, siendo de 27.001 en Cobija, sin tener en cuenta el pago de sobrecargos, más baratos en Arica (ABNB MI 31-22, 25/05/1830:29-29b).

15 Parece ser que los arrieros de Calama acabaron por formar una especie de monopolio del transporte por un camino que requería de cierta especialización para su tránsito, por lo que pudieron controlar los precios. La fluctuación de precios pudo desincentivar a comerciantes sobre la utilización de Cobija como puerto y potenciar la vía de Arica para comunicarse con el interior boliviano (ABNB MI 66-27 14/02/1838:56-56b).

16 El mismo bergantín francés en cuestión, llamado Lafayette, participó en operaciones de contrabando en el Litoral durante la gestión de Ibáñez (Chiappe 2022).

el comercio cobijeño, no solo como un punto de reembarque de mercancías, sino como un foco de importación y exportación internacional, gracias a un camino accesible y a un puerto seguro y controlado.

Fueron mejoras aparentemente consensuadas con una localidad que pareció compartir proyecto con el ejecutivo crucista. Como veremos, eso cambió a partir de la declaración del puerto de Lamar como libre, del viaje de Santa Cruz a Cobija en 1832 y, con mayor ahínco, con la formación de la Confederación Perú-Boliviana. Lo que no implica que Gabino Ibáñez no tuviera problemas en su gestión gubernamental, así como los había tenido Manuel Anaya. En la práctica, el reconocimiento del territorio llevado a cabo por el gobernador en 1832, tuvo también mucho que ver con la imposición del orden público y del respeto a las comunidades indígenas por parte de colonos blanco-mestizos (ABNB MI 40-29, 15/02-29/04/1832:18,50-50b). De hecho, tuvo numerosos enfrentamientos con comerciantes locales por el intento, compartido con su predecesor, de acabar con el contrabando e imponer la tendencia hacia la centralización inaugurada por Santa Cruz (Cajías 1975:172; Téllez y Silva 2013). Sin embargo, siguió sin tratarse de un enfrentamiento entre proyectos local y estatal, sino que el conflicto dependió de las carencias del ejecutivo para desplegar su autoridad de forma efectiva, y su focalización de las problemáticas regionales, ante todo, en el puerto, punto geográfico donde se estaba concentrando este interlocutor local con un interés básicamente económico que aún no consideraba que su residencia en Atacama fuera fija. Por ello, siguiendo con la argumentación, ese interlocutor no puede ser considerado aún un poder local, pues era un grupo de comerciantes que seguía una estrategia basada puramente en términos económicos.

4. “Bolivia sin su puerto propio sería la sombra de una nación fantástica”. La diferenciación atacameña

En el presente apartado, exploro la génesis de la diferenciación de un proyecto local propio del Litoral frente al de los grupos dirigentes con el control del Estado, impuesto por el ejecutivo, Andrés de Santa Cruz. Es decir, la creación de un poder local como tal en la región. Siendo un proceso de acumulación de desafíos entre ambos contendientes, el viaje emprendido por el presidente hacia el Litoral, y especialmente hacia Cobija, en noviembre de 1832, precedido por la ley de libertad de comercio en el puerto, supuso un punto álgido en la relación entre el puerto, la región atacameña y la República boliviana que, considero, hizo estallar el proceso estudiado.

En 1831, el gobierno de Santa Cruz había logrado atravesar la espiral deficitaria en la que Bolivia estaba sumida desde la independencia y, ante el poder legislativo, afirmó tener ingresos fiscales suficientes para cubrir gastos y pagar deudas pendientes (Parkerson 2019 [1984]:102). Se había aprobado una nueva Constitución, los actos pasados de la administración eran loados

y se le otorgó al presidente el título de capitán general. Era, pues, un momento de acumulación de capital político que el ejecutivo decidió reinvertir en reformas y en capacidad centralizadora. Como vimos en el apartado anterior, aunque con dificultades, la acción de los presupuestos del Estado empezó a notarse en Atacama por entonces.

En tal momento de auge, Santa Cruz destacó, en su discurso ante las cámaras de 6 de agosto de 1832, el progreso que empujaba el Litoral como puerta de Bolivia al comercio mundial y a Cobija hacia su próxima condición de puerto nacional. Para la consolidación de estas condiciones, consideró innegociable, por un lado, que el congreso redactara los reglamentos orgánicos con los que regir el puerto y su relación con el interior; por otro lado, que él en persona se trasladase a Atacama para “destruir la desconfianza que aún tienen los especuladores” en el progreso económico regional (AVMSC Enviadas 1832:58).

Así, primero, el 12 de octubre de 1832 el congreso boliviano aprobó la ley por la que declaró puerto libre y franco a Cobija. En esta, se separaba la aduana del puerto, situándola en Calama¹⁷, y se abolía el pago de aranceles para incentivar la llegada del comercio internacional y convertirse, así, en una clara alternativa a Arica en el intercambio con Bolivia (COL t.3 p.1:283-285). Dado que en su texto proporcionó al ejecutivo amplia libertad para decidir la reglamentación de ese puerto libre, la ley en cuestión no tuvo una contestación inmediata de la localidad.

Segundo, el viaje del presidente al Litoral se inició justo finalizadas las sesiones del congreso, en noviembre. No llegó a su objetivo principal, Cobija, hasta el 23 de diciembre de 1832, después de un viaje “penoso porque todo él es por cordillera y costas estériles” (COL t.3 p.1:240-241; AVMSC Enviadas 1832:106-107). En su correspondencia, el presidente afirmó que en los 14 días que pasó allí, celebró el adelantamiento de los pueblos y del camino hasta la costa y solo tuvo que intervenir en corregir obstáculos achacados a la “mala costumbre”. Además, se mostró convencido de que los principales capitalistas atacameños habían interpretado su viaje como una señal de confianza, por lo que se establecerían en la región de forma definitiva, dando paso a “una nueva época de progresos gigantescos” (AVMSC Enviadas 1833:5).

El punto polémico del viaje fue que Santa Cruz lo aprovechó para mostrar la redacción del decreto de puerto libre a los individuos dirigentes de la localidad en Cobija. Esto se filtró a la opinión pública y provocó un estallido en contra del proyecto el cual, una vez más, fue canalizado a través de las palabras de Atanasio Hernández:

En cuanto al famoso decreto de Puerto libre he estado meditando mucho, mucho y mucho. Tal cual U. lo ha redactado aquí está hermoso, pero mi General por Dios

¹⁷ Algo que podía fortalecer el peso de la población indígena calameña dedicada al control del transporte arriero por los difíciles caminos de la región, siendo una propuesta que, considero, surgió del aprendizaje del Estado adquirido con la experiencia de expansión de su autoridad por la zona.

le pido que fije la atención sobre el comercio boliviano. El clamor de estos es horrible, y dígame lo que se quiera no hay teoría que pueda ofuscar el sentimiento natural de que primero han de comer pan nuestros hijos que los ajenos. Esta es una cuestión que toca al alma pues nada menos se trata de si han de progresar antes que los bolivianos, los extranjeros (AVMSC Recibidas 1833:169)

Hernández proporcionó algún apunte para la mejora de la redacción del decreto, que él mismo había consensuado con actores económicos principales de la localidad:

Que la rebaja de derechos proyectada tenga lugar en favor de las casas bolivianas que se establezcan en Cobija. Y como la diferencia es notable, hará cuenta, y muy buena cuenta fundar establecimientos. Por lo menos se abre un campo de industria para los hijos del país y no tienen que quejarse y llorar tanto como lo hacen ahora [...]. Mi objeto más grande en este particular es nacionalizar el comercio y Cobija, fundar capitalistas aquí y atacar en su origen el sistema de tránsito que ocupa hoy nuestro Puerto. Es necesario mi General que U. se convenza de una verdad, y es que Cobija en el día no es más que una Posta, o un punto tributario de Valparaíso (AVMSC Recibidas 1833:169-170).

Sin embargo, el decreto fue publicado el 1 de enero de 1833, durante el intercambio epistolar citado y yendo acompañado de varias medidas más dirigidas a Cobija. La entrada en vigor de la libertad comercial debía darse en julio, mes a partir del cual los buques de cualquier país podrían atracar en el puerto sin ningún pago fiscal. Una vez allí, podían descargar sus mercancías y estarían obligados a dirigirlas al interior por vía de Calama, donde se situaría la aduana, sufragando allí la mayor parte de los derechos de alcabala (un dos por ciento en el puerto y un tres en la nueva aduana). Las exportaciones pasarían a estar libres de aforo, mientras que algunas importaciones, como la maquinaria minera, serían bonificadas (COL t.3 p.2:3-5). El nuevo paisaje aduanero iría acompañado de la refacción de la administración de correos y el refuerzo de las postas del camino a Potosí y a Oruro (COL t.3 :5-6).

El decreto principal aumentaba la competitividad de Cobija ante Arica y, por lo tanto, sirvió a la voluntad compartida entre la localidad y el ejecutivo de convertir al caladero en puerto nacional. No obstante, la desaparición de cualquier arancel sin distinción para el comercio extranjero y el nacional implicó disipar la protección de la que los mercaderes del Litoral se habían valido para sus especulaciones desde la fundación del puerto y la aplicación de las primeras leyes arancelarias. Atanasio Hernández continuó insistiendo, en mensajes consensuados con otros individuos del Litoral, en las dificultades que el puerto libre traería a los comerciantes propios¹⁸. Pero la insistencia

en tales mensajes daba la razón a los motivos que Santa Cruz esgrimía para viajar al puerto: a partir de este desplazamiento, los comerciantes de Cobija, que integraban el embrión del poder local estudiado, ya no tendrían la intención de irse de allí.

El proceso de diferenciación de un proyecto netamente local tuvo sus frutos entonces, generando por vez primera propuestas políticas contrarias a las desplegadas por el legislativo y el ejecutivo, implicando la territorialización de los intereses de los actores políticos y económicos locales en la región atacameña, y más concretamente en el puerto de Cobija. Partiendo de ese momento, las disputas entre la localidad y el centro político fueron más allá de lo puramente comercial y lo personal (o hasta de los tintes mafiosos alrededor del caso Anaya) para centrarse en la planificación política y económica. Habría, pues, dos proyectos que, desde entonces, aparecen o bien en pugna o bien aliados, según las intenciones de cada uno y, para el caso, los intereses del Litoral que llegarían hasta las más altas instancias del gobierno serían monopolizados por los de ese poder local, centrado en el comercio y en el puerto.

Sea como fuere, y como afirma Cajías (1975:51), “fue principalmente durante el primer gobierno de Santa Cruz cuando el puerto progresó”, y el punto álgido de ese “progreso” se puede situar entre la declaración de puerto libre y 1835. Si bien el decreto señalado enervó a la localidad cobijeña y propició su estructuración como poder local, después de la disputa dialéctica, se estableció una alianza tácita entre este poder, ya de pretendido alcance regional, y el ejecutivo. El tráfico comercial aumentó de inmediato, convirtiéndose Cobija en 1834 en un competidor neto del puerto de Arica y monopolizando las entradas y salidas al centro-sur boliviano y norte argentino (Cajías 1975; Conti 2019). Al contrario de lo esgrimido por los dirigentes locales, los principales beneficiarios fueron comerciantes radicados en Cobija, como Juan Lafaye, Pedro Hubert, Gregorio Beeche o Martín Tezanos Pinto, fueran o no extranjeros (ABNB MI 45-27, 12/07/1833:52-52b). Las obras públicas acompañaron al crecimiento del movimiento mercantil en el interior, con el secado de ciénagas en Chiu Chiu y Calama para destinar el terreno al cultivo (en especial, de alfalfa (Carmona et al. 2021)), la construcción de varias escuelas y la proyección de hospitales y casas de corrección, junto con el control territorial de los poderes estatales con las visitas (ABNB, MI 45-27, 13/04-16-24/05-7/08/1833:21-22b,29-29b,60-60b)¹⁹, aumentando la presión del despliegue de la autoridad por parajes donde su presencia seguía siendo mínima.

Quien resumió la situación atacameña en 1834 fue el secretario del gobierno Litoral, Manuel Dorado, en una visita al interior regional (Carmona et al. 2021:41). El funcionario destacó el punto álgido en que se encontraba el territorio, en especial en materia agrícola, donde tanto los alfares, como los cultivos de

18 “En cuanto a la rebaja de derechos y formación de las libertades y franquicias solo en favor de las casas que se establezcan en Cobija, ratifico mi opinión. De lo contrario esto va a convertirse como está ya en una Posta de Valparaíso” (AVMSC Recibidas 1833: 171).

19 Se destaca la llegada de 21 mineros potosinos destinados a trabajar en Gatico en enero de 1834 (ABNB, MI 50-24, 31/01/1834:9).

papa, maíz, trigo y legumbres estaban en continuo crecimiento. El incremento en la disponibilidad de ganado mular destinado a la arriería aumentó la oferta para canalizar el comercio por un camino que ostentó también notables mejoras en su recorrido y en la gestión de las postas. Siendo así, Dorado aseguró al Ministerio del Interior que

la provincia se halla en el mejor orden. Las autoridades todas llenan sus deberes. Las libertades públicas son respetadas. Los naturales y vecinos en fin, bendicen en el seno de la paz y de la felicidad que gozan de la mano protectora del Gobierno que les ha proporcionado tantos bienes [sic] los que indudablemente harán que este Puerto marche a un engrandecimiento biviendo [sic] [--] el canal de la prosperidad (ABNB MI 50-24, 12/02/1834:17-17b).

Con todo, por entonces volvió a aflorar una reclamación de ese grupo constituido como poder local que acabó por adquirir una importancia fundamental: la seguridad del puerto. Sus habitantes y especuladores se sabían indefensos frente a un ataque exterior y a la presencia de bandidos en el interior. Así como la reclamación de una mayor presencia de militares en las costas no cesó aun registrar un número indeterminado de artilleros cerca del puerto²⁰, se trasladó al Ministerio del Interior lo imperativo de contar con un cuerpo de policía por conducto del prefecto José Herboso. Desde la prefectura se adquirió una postura cercana a los designios del ejecutivo, reclamando, a cambio de ese destacamento policial, la imposición de un impuesto sobre los almacenes mercantiles de Cobija; esto es, que la seguridad fuese sufragada por los propios comerciantes (ABNB MI 50-24, 14/10/1834:80-80b).

Reclamación que tomó importancia con el estallido de la Guerra civil peruana. En febrero de 1835, empezó una disputa entre facciones leales al gobierno boliviano de Andrés de Santa Cruz y su aliado peruano, Luis José de Orbegoso, tendientes a la formación de una federación entre ambos países, y la administración peruana de Felipe Santiago Salaverry y Agustín Gamarra (Crespo 1979:135; Sobrevilla 2011:129). Ante la preeminencia de Santa Cruz por tierra, una de las primeras acciones de Salaverry en la guerra, fue aprovechar la superioridad naval peruana para establecer el bloqueo de la costa boliviana. Movimiento que tenía raíces más profundas. Desde Perú se veía el desarrollo cobijeño con desconfianza y, pretendiendo mantener el papel dominante de Arica en la región, se consideró que la guerra podía ser una herramienta útil para acabar con esa competencia (Cajías 1997). Probablemente debido a ese sentimiento de animadversión, en septiembre de 1835, las órdenes navales peruanas dispusieron la destrucción del puerto. En el ataque resultante, la defensa boliviana fue insuficiente y desorganizada, el puerto fue arrasado y el gobernador accidental, Gaspar Aramayo, murió, junto con varios habitantes y soldados (Cajías 1975:180-184).

En su correspondencia, Santa Cruz asumió la destrucción como “un mal inevitable, puesto que no hemos podido conseguir que algún Buque francés protegiera aquel establecimiento” y consideró que las “consecuencias no son de importancia alguna porque sin casa de Gobierno y sin cañones puede continuar el tráfico como hasta ahora” (AVMSC Enviadas 1835:226). En 1836, la facción confederada acabó proclamándose vencedora de la contienda y, después de varias asambleas legislativas, fundó la Confederación Perú-Boliviana repartida en el Nor-Perú, el Sur-Perú y Bolivia (Peralta 2020).

En materia de lo analizado en este trabajo, la apuesta por la continuidad comercial en Cobija de la que Santa Cruz hizo alarde en su correspondencia no se ajustó a la realidad. La formación de la Confederación implicó la desaparición de la frontera entre Arica (ahora Sur-Perú) y La Paz y el final momentáneo de las interferencias dictadas desde Lima (capital del Estado Nor-Peruano) en forma de aranceles al comercio entre ambos núcleos. Con la posterior creación de una aduana común entre el Estado Sur-Peruano y Bolivia en el puerto ariqueño, Cobija dejó de tener el título de puerto nacional. Sin duda, eso perjudicó la recuperación del caladero justo después de la destrucción de Salaverry, y aunque el bloqueo chileno de Arica potenció en cierto modo las entradas por Cobija, éstas siguieron siendo mucho menores que las registradas en 1834 o las existentes en el establecimiento ariqueño (Cajías 1997; Mazzeo 2019:211). En suma, el administrador de la aduana común de Arica, el ya conocido Atanasio Hernández, expresó la urgencia de acabar con Cobija y potenciar el puerto sur-peruano, abrazando así una lógica confederada para el comercio boliviano (Colàs 2023a). Lógica que llegó a amenazar la dominancia comercial de Valparaíso sobre la costa del Pacífico, siendo uno de los varios factores que empujaron a Chile a declarar la guerra a la Confederación (Cavieres y Serrano 2018).

En definitiva, la retórica de progreso y consenso que cubrió los mensajes cruzados entre la administración del Estado, las autoridades secundarias del Litoral y sus ciudadanos y comerciantes hasta 1835, desapareció y mutó hacia la sensación de abandono. El sustituto del finado Aramayo en la prefectura, Manuel Buitrago, empezó a constatar que la nueva coyuntura distanciaría el proyecto del poder local del nacional y cuestionaría los avances de la centralización. En marzo de 1836, se lamentó de que, por mucho que él emplease “todo el celo y esfuerzos que me sean posibles, para persuadir a los vecinos de este Puerto, de que el Gobierno jamás dejará de prestar una decidida protección al único canal de Comercio de la República”, su tarea era imposible sin el debido apoyo del ejecutivo. El comercio en Cobija estaba paralizado y las casas mercantiles se encontraban en la ruina, por lo que Buitrago resucitó la antigua amenaza de un posible abandono masivo del puerto, sin mayor recorrido (ABNB MI 58-25, 25/03/1836:15).

²⁰ Aunque presentes, en marzo de 1835, por ejemplo, estos se encontraban apoyando la tarea de abrir aguadas en Cobija (ABNB MI 54-29, 5/03/1835:11-11b).

La situación empeoró con la ocupación chilena de Cobija en septiembre de 1837, con apoyo argentino en el interior atacameño, recibida con hostilidad y huidas por parte de la población y funcionarios locales (Cajías 1975:92-94; Serrano 2021). En octubre, el puerto pareció recuperado para la causa confederada, pero no fue hasta febrero de 1838 cuando el poder local radicado allí volvió a manifestarse, esta vez a través de la junta vecinal y mercantil. El mensaje enviado al ejecutivo fue claro: las propuestas de la localidad eran las únicas válidas para el progreso de Atacama como territorio. Para el caso, esta junta de comerciantes y vecinos decidió acortar sus proposiciones para centrarse en exigir la concentración exclusiva de importaciones y exportaciones de Bolivia por la región. Eso dependía de olvidar la aduana común de Arica, rebajar el precio de los servicios de arriería, monopolizados por los habitantes de Calama, construir un muelle operativo en el puerto de Lamar, así como aguadas, reforzar las defensas del puesto y facilitar el control del negocio de la minería en Atacama para las dirigencias regionales, dándoles un músculo económico suficiente como para canalizar la totalidad del comercio nacional e imponer sin problemas su discurso, focalizado en los intereses de Cobija, al Litoral entero²¹.

El poder local estudiado demostró así la tenencia de un plan específico para el engrandecimiento de Atacama que, como es evidente, implicaba su propio beneficio económico y que se centraba en el puerto donde vivían en su mayoría, pero que a la vez demostraba la territorialización de sus intereses, sin responder a los percibidos como agravios del Estado con un abandono generalizado del puerto. El ejecutivo crucista no dio respuesta a los desafíos enumerados por la junta y, por el contrario, los funcionarios se dedicaron a constatar la progresiva ruina regional, refrendando los abusos en los precios de los arrieros calameños, el deterioro de las postas o la falta de seguridad, iglesias y colegios (ABNB MI 66-27, 24/02-24/05-3/09/1838:58b,85-85b,128). Por entonces, la guerra confederada se interpuso y, después de meses de intrigas en Bolivia y en el Perú, la batalla de Yungay y el golpe de Estado en Bolivia, de José Miguel de Velasco y José Ballivián, acabaron con la Confederación de Santa Cruz (Parkerson 2019 [1984]:325-331; Colàs 2023b).

De inmediato, el poder local atacameño celebró la asunción presidencial de José Miguel de Velasco en Bolivia, la destrucción confederada y, con ello, el fin de la aduana común de Arica. La nueva administración prometió cambios y mejoras para sacar a Atacama del estado ruinoso en que llegó a 1839 y, por ello, varios vecinos, entre ellos el principal comerciante de Cobija, el español José María Artola, repitieron la fórmula utilizada por la junta vecinal en el año anterior y por la pluma de Atanasio Hernández varios años antes, y redactaron un documento con una serie de medidas a aplicar para salvar a la región y al puerto. Afirmaron que tales consideraciones eran útiles y fáciles de ejecutar,

dependiendo únicamente del “querer Nacional” (ABNB MI 74-30, 8/05/1839:43). Se destacan seis puntos.

En primer lugar, la aprobación de aranceles diferenciales que evitasen el comercio por Arica y permitiesen a Cobija concentrar todo el tráfico mercantil del país con el extranjero. Este era, según los vecinos, el punto más importante e ineludible a aprobar por el ejecutivo. Pero no sería algo aplicable sin ir restaurando progresivamente la confianza de la ciudadanía y del comercio en la voluntad del Estado de invertir en obras públicas y defender a Cobija como territorio propio, y no abandonarlo a la destrucción y las armas peruanas y chilenas como, se consideraba, había hecho Santa Cruz (ABNB MI 74-30, 8/05/1839:43-43b).

Por ello, en segundo lugar, se consideró indispensable restaurar las obras públicas dañadas, como aguadas, postas, cuarteles, fortificaciones, almacenes de aduana, la casa de gobierno y demás edificios públicos. En suma, faltaba la construcción de un muelle y una torre de vigilancia. El coste total, según los vecinos, era asumible si el legislativo lo aprobaba y sería recuperado con los beneficios comerciales; pero, añadieron, “aunque sus rendimientos no fueran ciertos, todas estas obras no son más que la condición de la existencia [sic] de Cobija, como Cobija es la condición de la independencia nacional ¿Y a quien le parecerá caro el precio de tanto bien?” (ABNB MI 74-30, 8/05/1839:44).

En tercer lugar, era urgente mandar una guarnición a repartir entre la costa y el interior de Atacama, junto con una dotación de artillería y un batallón de infantería. Esto no sería únicamente útil con respecto a la guerra, sino que los soldados podrían ayudar a llevar a cabo obras públicas de especial importancia, como habían hecho anteriormente. Podían ser acompañados por dos buques guardacostas que, además, se encargasen del correo, algo indispensable para potenciar el comercio (ABNB MI 74-30, 8/05/1839:44-44b).

En cuarto lugar, reanimar la minería de cobre, que permitía dar valor añadido al tráfico mercantil a partir del comercio con recursos propios. En quinto lugar, situar la residencia del gobernador de Atacama en Calama, en lugar de San Pedro de Atacama, para estar cercano al camino de Cobija y, por lo tanto, conocer de primera mano las problemáticas que acuciaban a su principal arteria comunicativa.

Finalmente, en sexto lugar, el restablecimiento de juntas de comercio y consulado, con atribuciones judiciales y con capacidad de mantener a un ingeniero director de obras públicas (ABNB MI 74-30, 8/05/1839:44b-45).

En estas propuestas se plasmó el proyecto del poder local cobijeño para el conjunto del Litoral en 1839. En su tono, se destaca que

21 Se añadió que “Bolivia sin su puerto propio sería la sombra de una nación fantástica [...]. Diremos de una vez: el puerto de Lamar es el retrato de la Nación a que pertenece: el Supremo Gobierno [sic] deve [sic] consolidar con su acertada previsión el humor que la caracteriza” (ABNB MI 66-27, 6/02/1838:46-48).

se consideraba que el crecimiento ocurrido entre 1829 y 1835 no fue gracias a la política del Estado, que había abandonado la región a su suerte, sino al trabajo de sus habitantes. Después de la destrucción peruana, chilena y argentina se requería de una refundación atacameña bajo unos preceptos básicos que involucraran la inversión pública y la defensa militar del lugar y, a cambio, sus comerciantes convertirían a Atacama en un territorio próspero y a Cobija en el puerto del país, “condición de la independencia nacional” (ABNB MI 74-30, 8/05/1839:44).

Sin embargo, las demandas de la localidad fueron postergándose en el tiempo. En especial, la dirigida a la seguridad exterior e interior. Ante nuevas amenazas provenientes del Perú, desde Cobija se constató la incapacidad para defenderse de cualquier intruso (ABNB MI 80-25, 9/03/1840:38). Estas demandas, junto con otras que irían surgiendo en las décadas siguientes, se perpetuarían y fundamentarían los choques entre el proyecto local propio de Cobija, expandido al Litoral, y el proyecto nacional de las facciones que dominasen las instituciones del Estado en cada momento. La aplicación de los intereses de uno u otro grupo dirigente pareció inconclusa también durante la década de 1840, cuando el gobierno de José Ballivián priorizó la extracción del guano y las políticas centralizadoras, pero las inversiones públicas fueron pospuestas constantemente (Colàs 2021:21-23). Durante su presidencia, la pugna entre los intereses del poder local y de la administración estatal tomó una visibilidad innegable, pero, en realidad, eso fue consecuencia de la continuación de las reclamaciones urdidas por la localidad cobijeña durante la presidencia de Santa Cruz, cuando su proyecto se diferenció de forma efectiva basado en su territorialización como poder local y en el inicio de la reclamación política.

5. Reflexiones finales

El análisis de las fuentes abordadas y la argumentación trabada con él permiten dar ciertas respuestas a las preguntas de investigación. En definitiva, al inicio del período estudiado, los problemas de financiación de las obras públicas que urgían al puerto y a la región atacameña en general, y las dificultades para el despliegue de la autoridad sobre actividades de larga tradición allí, como el contrabando, pusieron los fundamentos de la progresiva diferenciación de un proyecto local propio para el Litoral. Este se enfocó en el aumento de la protección al comercio y a la población, la llegada de inversiones público-privadas y la mejora de las infraestructuras, frente a ejecutivos que, aunque en el discurso se mostraron proclives a subsanar esos desafíos, en la práctica aparecieron maniatados por la falta de numerario y de control territorial. El gobierno de Andrés de Santa Cruz implementó diversas medidas bien recibidas entre 1829 y 1832. Sin embargo, a partir del viaje presidencial al puerto —donde constató la territorialización de los intereses de los dirigentes cobijeños— y de la entrada en vigor del régimen de puerto libre, que consolidó la diferenciación de un proyecto propio y autónomo de la localidad, las propuestas centralizadoras comenzaron a ser cuestionadas. El advenimiento

de la Confederación Perú-Boliviana terminó por confirmar ese cambio, que se afianzó con la contingencia destructiva que asoló la región entre 1835 y 1837.

La gestión del Litoral supuso un continuo aprendizaje tanto para el ejecutivo como para la localidad. La independencia de la provincia del departamento de Potosí precedió y, en parte, provocó el avance centralizador que llevó los conflictos entre los contrabandistas y gobernadores como Anaya (o después Gabino Ibáñez). La inconclusión de esa pugna cristalizó en un cambio de estrategia con la llegada de las primeras propuestas locales al ejecutivo a través de Atanasio Hernández. Estas fueron respondidas con el decreto de puerto libre que, al contrario de la hostilidad con la que fue recibido, implicó varios años de consenso entre la localidad y el ejecutivo crucista. El ataque de Salaverry truncó esa alianza y la aduana común de Arica la enterró, justificando la celebración de los dirigentes cobijeños de la caída de la Confederación y la llegada de José Miguel de Velasco al poder.

Aun así, los embates centralizadores siguieron sucediéndose, siempre teniendo al frente propuestas alternativas y cuestionamientos formulados por el poder local. Por ende, esta lucha y, a la vez, negociación, se convirtió en condición de la arena política decimonónica en el país, del escenario que moldeó el proceso de construcción del Estado, no solamente boliviano, y no únicamente en respuesta al poder local propio del Litoral, sino en la totalidad de la geografía latinoamericana. Al mismo tiempo, demostró las dificultades que encontraron las tempranas repúblicas latinoamericanas para hacerse presente en sus márgenes territoriales, impedimentos que trabaron la aplicación de los proyectos nacionales del variado elenco de grupos dirigentes con el que nacieron la mayoría de esos estados y que, en consecuencia, fueron uno de los motores de la conflictividad política interna característica de la época anterior a la consecución del Estado-Nación.

A tenor de lo afirmado, es evidente que una de las conclusiones que se pueden extraer de esos inconvenientes encontrados por los poderes constitucionales para imponer un proyecto propiamente nacional en un margen territorial como lo fue Atacama, es la debilidad del Estado.

Se podría argumentar que fue ésta la que dio fuerza al surgimiento de poderes locales. Sin embargo, el proceso pudo ser más amplio; la formación de poderes arraigados al mundo local y regional fue generalizada en América Latina, durante la etapa de construcción del Estado, tanto que debe considerarse como un punto central para explicar el período. Además, los intereses de la localidad tuvieron peso también en los centros de poder principales de las nuevas repúblicas, por lo que la debilidad estatal no fue ahí un elemento tan determinante. Aun así, mientras en esos centros se potenció el intentar imponer el proyecto local o regional como nacional, en los márgenes territoriales se optó por defenderse

desde esa territorialización de los intereses conjugada en un proyecto político-económico local propio. El estudio presente pretende ampliar el mapeo de esos movimientos políticos surgidos en los márgenes, siendo el Litoral un escenario inmejorable para su análisis, aunque debe tenerse en cuenta que este proceso fue generalizado en la región latinoamericana, lo que abre la puerta a establecer comparaciones con casos análogos.

Volviendo al tema y tratando de concretar, el poder local atacameño, para la época, y teniendo en cuenta el marco teórico afirmado, situado en la temporalidad alrededor del proceso de construcción del Estado y partiendo de un punto de vista institucional, se radicó básicamente en Cobija y tuvo como representantes, ante todo, a colonos blanco-mestizos dedicados al comercio²². Lo que no excluye a la población indígena, mayoritaria en Atacama, del escenario político, ni obvia la distinción entre la costa y el interior atacameños; en realidad, ese grupo que se diferenció como poder local, a través de un proceso de territorialización, de conflicto con la administración estatal y de defensa de intereses propios, unificó en su voluntad política a costa e interior, a población indígena con blanco-mestizos²³, como partes integrantes de un territorio pensado como propio del que ellos se constituirían como la clase dirigente regional²⁴. Todo ello, sin tener en sus manos la representación política e institucional formal del Estado en el Litoral -ni viceversa-, sino

surgiendo su poder de unos intereses económico-comerciales que, al territorializarse, se convirtieron también en políticos.

Ese proceso, aquí llamado diferenciación, tuvo su génesis en el primer gran choque político entre grupos socioeconómicos dominantes en la región y el Estado trazable para el Litoral, resultado de la aplicación de la ley de puerto libre, junto con la acumulación de varias problemáticas que se fueron sobreponiendo a las demandas locales. El hecho de que, a partir de entonces, esas fuerzas locales pudieran aparecer aliadas con los designios del ejecutivo o totalmente enfrentadas a ellos, y a la vez mostraran una convencida territorialización de sus demandas, permite afirmar que su acción pasó a ser política y, por ende, conllevó la existencia de una resistencia al despliegue del poder estatal por Atacama.

Agradecimientos

Este trabajo se enmarca en el proyecto I+D+i PID2023-147467NB-I00 “Las alteridades de la nación. América Latina, mediados del siglo XVIII-mediados del siglo XX”. Una versión preliminar fue presentada en el XX Congreso de AHILA “Entre América y el Mediterráneo. Actores, ideas, circulaciones en los mundos ibéricos” celebrado en Nápoles (Italia) del 2 al 6 de septiembre de 2024.

Referencias citadas

Aldunate, C., V. Castro Rojas y V. Varela.

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.

Annino, A.

1994. Soberanías en lucha. En *Iberoamérica: de los imperios a las naciones*, editado por A. Annino, L. Castro y F. X. Guerra, pp. 229-253. Ibercaja, Zaragoza.

Arriaga, J. C.

2012. El concepto frontera en la geografía humana. *Perspectiva Geográfica* 17:71-96.

Borie, C., Castro, V., Varela, V. y C. Aldunate.

2016. Cobija y sus vías de conexión con el interior de Atacama. Desde la colonia hasta la guerra del salitre. *Diálogo Andino* 49:209-223.

Bourdieu, P.

2014. *Sobre el Estado. Cursos en el Collège de France (1989-1992)*. Anagrama, Barcelona.

Cajías, F.

1975. *La provincia de Atacama: 1825-1842*. Instituto Boliviano de Cultura, La Paz.

Cajías, F.

1997. El norte y el sur de Bolivia: Arica y Cobija en los primeros años republicanos. En *El Siglo XIX en Bolivia y América Latina*, editado por R. Barragán, D. Cajías y S. Qayum, pp. 129-137. IFEA, La Paz.

Carmona, J., Chiappe, C. M. y Gundermann, H.

2021. Para asociarse con gentes de razón: alfalfa y ‘civilización’ durante la habilitación del puerto boliviano de Cobija (Atacama, 1825-1860). *Historia Crítica* 82:29-54.

²² Aunque responder a ello excedería los propósitos de este artículo, considero probable que se encuentren coincidencias con las redes mercantiles reseñadas por Conti (2019), como la presencia de Artola permite augurar.

²³ Lo que, sin duda, reproducía relaciones de poder coloniales y trataba de perpetuar el dominio del colono blanco-mestizo. Por ejemplo, el mundo de la arriería, dominado por la población indígena calameña y que se podría ver beneficiada con el decreto de puerto libre, no tuvo voz en las masivas protestas del poder local hacia el ejecutivo durante su aprobación, o también fueron excluidos de las demandas locales posteriores a la ocupación chilena. Por ello, para el caso, no son considerados aquí “poder local”, sino un conjunto de actores económicos de suma importancia para entender el tránsito de mercancías de la costa al interior, así como el contrabando o el paisaje económico atacameño en general.

²⁴ De ahí que, durante el texto, se pase indistintamente de hablar de poder local a poder regional, ya que la pretensión “local” era de carácter “regional”, por lo que, considero, puede ser utilizado como sinónimo, como mínimo, en este caso.

- Castro, V.
2009. *De ídolos a santos. Evangelización y religión andina en los Andes del sur*. Universidad de Chile – Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago de Chile.
- Cavieres, E. y Serrano del Pozo, G.
2018. La guerra de Chile contra la Confederación Perú-Boliviana (1836-1839): el trigo y la agricultura como bases de un proyecto nacional. *América Latina en la Historia Económica* 25:136-164.
- Chiappe, C. M.
2022. Descaminos de Atacama: actores y estrategias del contrabando de plata en los comienzos de Bolivia (1825-1839). *Atenea* 526:11-37.
- Chiappe, C. M., Gundermann, H. y Ramos, A.
2021. La arriería en Antofagasta, Chile. Bases para su investigación. *Revista Inclusiones* 8:1-25.
- Chiaramonte, J. C.
1997. *Ciudades, provincias, estados: orígenes de la Nación Argentina (1800-1846)*. Espasa Calpe – Ariel, Buenos Aires.
- Colàs, P.
2021. 'Bolivia recibirá el provecho siendo impulsado el solo puerto que posee'. Cobija y el Litoral entre el poder local y la administración de José Ballivián (1841-47). *Estudios Atacameños* 67:1-27.
- Colàs, P.
2023a. La competencia portuaria entre Arica y Cobija en el advenimiento de la Confederación Perú-Boliviana. *Nuevo Mundo, Mundos Nuevos Débats*:1-17.
- Colàs, P.
2023b. El congreso de Chuquisaca de 1837 y las costuras del proceso de construcción del Estado en Bolivia. *Revista Complutense de Historia de América* 49:265-285.
- Colección Oficial de Leyes, Decretos, Órdenes y Resoluciones Supremas que se han expedido para el régimen de la República Boliviana.*
1858. Imprenta de López, Sucre.
- Conti, V. E.
2019. Comerciantes y redes desde el puerto boliviano de Cobija. *RIRA* 4:241-282.
- Crespo, A.
1979. *Santa Cruz. El Cóndor indio*. Librería y Editorial "Juventud", La Paz.
- Dalence, J. M.
1851. *Bosquejo Estadístico de Bolivia*. Imprenta de Sucre, Sucre.
- Díez, L. S.
1999. Los estudios sobre el poder local: planteamientos y tendencias sobre la investigación reciente. *Hispania* 59:97-111.
- Donoso, C.
2024. La expansión del Estado boliviano hacia sus territorios periféricos (1853-1904): revisión historiográfica y propuesta para su estudio. *Autoctonía. Revista de Ciencias Sociales e Historia* VIII:756-788.
- Fifer, J. V.
1972. *Bolivia: Land, Location, and Politics since 1825*. Cambridge University Press, Cambridge.
- Fucili, E.
2021. Disputas electorales: actores y prácticas políticas (Mendoza, segunda mitad del siglo XIX). *Boletín Americanista* 83:37-56.
- Galaz, D.
2017. Gatico: capitalismo cuprífero, catástrofes y borradura de una ciudad (1832-1940). *Colecciones Digitales, Subdirección de Investigación Dibam*:1-23.
- García, P.
2009. Presentación. En *Dinámicas de poder local en América Latina, siglos XIX-XXI*, editado por P. García, pp. 9-12. Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona – TEIAA, Barcelona.
- Gundermann, H.
2016. Pueblos indígenas en la región atacameña moderna. *Revista de Historia Indígena* 10:63-87.
- Haber, A. F.
2000. La mula y la imaginación en la arqueología de la Puna de Atacama: Una mirada indiscreta al paisaje. En *Paisajes Culturales Sudamericanos: de las Prácticas Sociales a las Representaciones*, coordinado por C. Gianotti, pp. 7-34. TAPA, Santiago de Compostela.
- Irurozqui, M.
2018. *Ciudadanos armados de ley. A Propósito de la Violencia en Bolivia, 1839-1875*. Plural Editores – IFEA, La Paz.
- Langer, E. D.
2021. Desarrollo económico y contrabando de plata en el siglo XIX (Andes Centromeridionales). *Diálogo Andino* 66:313-324.
- Letelier, J.
2016. Entre la costa de Cobija y tierras altas. El tráfico arriero a inicios de la República Boliviana. *Diálogo Andino* 49:225-234.

Letelier, J. y Castro, V.

2015. El puerto de Cobija y la migración peonal. Transformaciones a inicios de la República. En *Del hito a la Apacheta. Bolivia-Chile: otra Lectura de cien años de Historia Transfronteriza (1904-2004)*, editado por S. González, C. Ovando e I. Breton, pp. 453-476. RIL editores, Santiago de Chile.

Letelier, J. y Castro, V.

2019. Imaginarios del Puerto Lamar desde 1825 a 1877. *Chungará. Revista de Antropología Chilena* 51:155-166.

Lofstrom, W.

1974. Cobija, Bolivia's First Outlet to the Sea. *The Americas* 31:185-205.

Lofstrom, W.

2019 [1983]. *La presidencia de Sucre en Bolivia*. Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, La Paz.

Macías, F.

2001. Guardia nacional, ciudadanía y poder en Tucumán, Argentina (1850-1880). *Revista Complutense de Historia de América* 27:131-161.

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.

Mazzeo, C.

2019. Los vínculos económicos entre Callao, Arica y Valparaíso durante la Confederación Peruano-Boliviana (1836-1839). *RIRA* 4:197-240.

Montañez, G. y Delgado, O.

1998. Espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional. *Cuadernos de Geografía* VII:120-134.

Morelli, F.

2007. Orígenes y valores del municipalismo iberoamericano. *Araucaria. Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades* 9:116-129.

Parkerson, P. T.

2019 [1984]. *Andrés de Santa Cruz y la Confederación Perú-Boliviana, 1835-1839*. Biblioteca del Bicentenario de Bolivia, La Paz.

Peralta, V.

2020. Parlamentos y soberanías durante la Confederación del general Andrés de Santa Cruz: Chile, Perú y Bolivia, 1835-1839. *Historia* 53:155-181.

Platt, T.

2014. *Caccheo* y minería mediana en las provincias de Potosí: Lipez y Porco (1830-1850). *Estudios Atacameños* 48:85-118.

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.

Quijada, M.

2000. Nación y territorio: La dimensión simbólica del espacio en la construcción nacional argentina. Siglo XIX. *Revista de Indias* LX:373-394.

Rengifo, F.

2020. Poder municipal. La territorialización del gobierno estatal en Chile, 1830-1890. *Palimpsesto* 10:247-266.

Rincón, U. A.

2021. Fenomenología de la inmigración: frontera, territorialización, desplazamiento y sentido de pertenencia. *REHMu: Revista Interdisciplinaria da Mobilidade Humana* 29:241-256.

Sábato, H.

2021. *Repúblicas del Nuevo Mundo. El Experimento Político Latinoamericano del siglo XIX*. Taurus, Buenos Aires.

Sanhueza, C.

1992. Tráfico caravanero y arriería colonial en Atacama: El siglo XVI. *Estudios Atacameños* 10:169-182.

Sanhueza, C.

2012. La tradición arriera de Atacama (siglo XIX). En *Atacama*, editado por Carlos Aldunate, pp. 236-255. Museo Chileno de Arte Precolombino, Santiago de Chile.

Serje de la Ossa, M.

2017. Fronteras y periferias en la historia del capitalismo: el caso de América Latina. *Revista de Geografía Norte Grande* 66:33-48.

Serrano del Pozo, G.

2021. La presencia del Ejército restaurador en Perú (1837-1839), un vacío historiográfico. *Cuadernos de Historia* 54:95-117.

Sobrevilla, N.

2011. *The Caudillo of the Andes: Andrés de Santa Cruz*. Cambridge University Press, Cambridge.

Téllez, E. y Silva, O.

2012. Noticias sobre los inicios históricos de Lamar (Cobija), primer puerto de Bolivia en el Pacífico (1828). *Cuadernos de Historia* 37:241-248.

Téllez, E. y Silva, O.

2013. Descripción de la provincia de Atacama (Bolivia) en 1832. *Cuadernos de Historia* 39:171-178.

Vargas, S. C.

2014. Por el Pacífico o por el Atlántico (Apuntes para la historia fronteriza Bolivia-Brasil en el siglo XIX). *Revista Transporte y Territorio* 10:145-157.

Verdo, G.

2008. *L'indépendance Argentine entre cités et nation (1808-1821)*. Éditions de la Sorbonne, París.

Zamora, D. y Martínez, M. S.

2023. Territorios en disputa. Antofagasta de la Sierra en la cartografía histórica, Puna de Atacama (siglos XIX y XX). *Diálogo Andino* 70:321-334.