



“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)

“Bolivia will profit being boosted the only port it has”. Cobija and the Litoral between local power and the government of José Ballivián (1841-47)

Pol Colàs¹  <https://orcid.org/0000-0003-2012-189X>

¹ Universitat de Barcelona, Barcelona, ESPAÑA. Email: polcolas1994@gmail.com

Resumen

El artículo examina las relaciones entre los grupos socioeconómicos hegemónicos en Cobija y el Litoral de Bolivia y el poder central, durante la administración de José Ballivián (1841-47). Se parte del hecho de que existió un poder local en Cobija con un proyecto diferenciado del estatal, centrado en la reclamación de protección arancelaria, seguridad interior ante la llegada de chilenos, control del territorio contra las pretensiones de los países vecinos sobre las guaneras y construcción de infraestructura. El Ejecutivo, por su parte, presentó un proyecto tímido para el Litoral, con aranceles diferenciales, lucha ante el auge contrabandista e inversión en el transporte animal de carga, pero con el objetivo real de tomar Arica o virar los circuitos comerciales hacia la conexión fluvial con el Atlántico por los Orientes. Ninguno de ellos fue plenamente aplicado, por lo que en la década de 1840 el Litoral boliviano se mantuvo como un espacio marginal dentro de la República incipiente, alienando los grupos dirigentes de la zona con respecto al proyecto nacional del centro.

Palabras clave: comercio, economía, política, siglo XIX, Ballivián.

Abstract

The article examines the relations between the hegemonic groups in Cobija and the Bolivian Litoral and the central power, during the administration of José Ballivián (1841-47). It is based on the fact that there was a separated local power in Cobija with a differentiated project from the one of the State, focused on the claim of tariff protection, internal security in the face of the arrival of Chileans, effective control of the territory against the claims of neighboring countries on the “guaneras” and the building of needed infrastructure. The executive presented a shy project for the Litoral, with differential tariffs, the fight against smuggling and investment in the cargo transport with animal force, but with the real objective of taking Arica or turning the commercial circuits towards the river connection with the Atlantic in the Orientes. None of them was fully applied, so in the 1840s the Bolivian Litoral remained a marginal space

within the incipient Republic, estranging the leading groups in the area in respect to the national project of the State.

Keywords: commerce, economy, politics, XIXth Century, Ballivián.

Recibido: 4 enero 2020. Aceptado 5 mayo 2021

Las sociedades del pasado, como las del presente, no pueden ser entendidas sin analizar el cuerpo diverso de su institución que representa la política. Esa “política”, en consecuencia y en su diversidad, puede referirse al Estado, la ley, las instituciones intermedias, etcétera, por lo que todas sus instancias deben ser susceptibles de atraer la investigación (Rosanvallon, 2003). Centrando la visión histórica en el siglo XIX latinoamericano, el municipio, la localidad o la región aparecen como poderes intermedios necesarios para limitar un posible despotismo del mando radicado en el centro, el estatal (Osorio, 2003). La globalidad pretendida por las nuevas repúblicas es rota por la existencia de la cuestión local, a partir de su capacidad de manejar recursos o instar a hacerlo en función de sus intereses, que pueden –o no– ser coincidentes con el proyecto del centro, del Estado (Alfaro, 2000).

Subordinado al estatal o regional/departamental, el poder local goza de una autonomía reglada que le permite una mayor o menor capacidad de movimiento (Díez Cano, 1999). Es, en definitiva, una estructura de poder con competencias y legitimidad para la decisión autónoma (Vidal-Beneyto, 2015). El conflicto de intereses que puede surgir del choque entre proyectos revela los diferentes discursos, local y estatal; así, la aproximación a lo local permite entender de otro modo lo estatal, excediendo con el estudio el propio espacio urbano y el territorio circundante que se adscribe generalmente al análisis del poder local (Alfaro, 2000).

Debe señalarse que, si se refiere a un poder local enmarcado en una zona portuaria y a su región circundante, las relaciones entre localidad y centralidad varían, ya que su importancia para el Estado adquiere otra dimensión y, por lo tanto, sus vínculos y ordenación territorial tienen otra tonalidad. En el siglo XIX la costa fue pensada como un espacio a domesticar con la destrucción del paisaje anterior (Pié i Ninot, Vilanova Claret y Díaz Ameneiro, 2015), y en el caso de Cobija, zona marginal y de contrabando en época colonial (Lofstrom, 1974),¹ esa transformación era, si cabe, aún más necesaria para la conexión con el comercio internacional reglado. Las ciudades portuarias decimonónicas vivieron en continua adaptación a sus puertos, configurados como grandes inversiones de capital inmóvil que transformaron su *hinterland* según su función y se materializaron como una representación espacial de los flujos comerciales internacionales (Heln, 2014). Considerada imprescindible, esa transformación fue concebida de forma diferente por los grupos socioeconómicos dominantes del poder local de Cobija y Atacama, ante las necesidades, propuestas y acciones del gobierno central boliviano.

El cambio necesario que requirió el siglo XIX para las regiones portuarias latinoamericanas ha sido estudiado de forma amplia para Buenos Aires, en relación con su entorno y los poderes políticos que lo rodeaban. Se ha demostrado de qué modo se trató de fundamentar la existencia del puerto en la conexión comercial con una región interior dinámica (Pesoa Marcilla, 2014), a partir de la construcción de infraestructuras (Galarza, 2014), pueblos y estancias (Schmit y Rosal, 1995). Para Cobija, después de los conocidos estudios de Cajías (1975) y Lofstrom (1974), se ha hablado de su conexión con el interior de Atacama, de Bolivia y del norte argentino (Conti y Langer, 1991; Conti, 2008a; Conti y Sica, 2011; Borie, Castro Rojas, Varela y Aldunate, 2016; Letelier Cosmelli, 2016), de la producción económica y su integración colonial y contemporánea con la región (Martínez, 1985; Langer, 2018) y de su población,

1 “En el sistema de flotas español (incluso con el libre comercio de finales del setecientos) los puertos del hemisferio sur (excepto los de Perú) jugaban un papel secundario, de distribución regional de las mercancías y de servicio a ciudades y regiones demográfica y comercialmente poco desarrolladas” (Alemany, 2014, pp. 7-17).

desde un punto de vista antropológico (Letelier Cosmelli y Castro Rojas, 2017; 2019), trabajos que trataron de matizar la pobreza comercial del puerto en cuestión desde que pasara por allí el naturalista francés Alcide d'Orbigny (Cajías, 1975; 1997).

El objetivo de este artículo es continuar con los estudios que dan vida a Cobija y al Litoral como un ente autónomo del Estado, proponiendo la existencia de grupos socioeconómicos diferenciados con un proyecto concreto para el progreso regional y del puerto visible durante la administración de Ballivián. Con *hinterland* se referirá a la región productiva alrededor de Cobija o relacionada con su actividad mercantil, ya fuere por proximidad o por la presencia de vínculos con el puerto, mientras que como poder local se considerarán los individuos con capacidad decisoria y con un plan articulado; es decir, el engranaje político de la localidad en contraposición con el del Estado. La reconstrucción de esa voz vendrá a partir del discurso de las instituciones políticas propias de la localidad y la región y de la influencia sobre estas que pudieron tener los grupos socioeconómicos dominantes.

La dicotomía entre las intenciones del poder local, que focalizó sus intereses en el guano, el proteccionismo comercial y productivo, la seguridad interior y exterior y la obtención del gobierno central de un camino carretero con Potosí, junto con la superación de una posible marginación del Litoral como salida comercial al mar con respecto a los Orientes; y del Ejecutivo, que propuso aranceles diferenciales para superar la competencia portuaria con Arica, mejorar las comunicaciones y acabar con el contrabando –aunque de forma tímida y buscando otras vías para la conexión con el mercado internacional–, llevó a la coexistencia de diferentes estrategias socioeconómicas en continuo pulso e interacción. Durante el mandato presidencial de Ballivián ninguno de los proyectos acabó por imponerse de forma efectiva, remarcándose la inacción real en el territorio.

Se considera que el estudio focalizado de los intereses de la localidad portuaria en diálogo con los del Estado en la década de 1840 es necesario, partiendo del supuesto de que José Ballivián fue el primer gobernante que propuso un proyecto de Estado-nación para Bolivia basado en sus fronteras tras la independencia (García Jordán, 2001; 2006; Colàs, 2019). Tomar su mandato como referencia temporal de los vínculos entre poder local y central permite proponer que estos se repetirán, con las formas aquí expuestas como base, hasta la pérdida del departamento del Litoral en la Guerra del Pacífico. Además, descentraliza una mirada histórica que, para la administración de Ballivián, se ha solido capitalizar o bien en el *continuum* histórico vivido en el altiplano (Carrasco, 1960), o bien en el nuevo mundo que supuso el giro del Ejecutivo hacia los Orientes (Groff Greever, 1987), diluyendo la real importancia que tuvo en la década de 1840 el puerto de Cobija y el departamento del Litoral para una Bolivia en proceso de consolidación.

El proyecto local de progreso para Cobija y el Litoral es fundamentalmente expuesto a partir de la documentación oficial enviada por la prefectura del Litoral al Ministerio del Interior y de Hacienda entre 1840 y 1847 consultada en el Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (ABNB), en diálogo con la bibliografía y obras del ámbito de la opinión pública del momento. Se considera que el poder local se expresó a través de sus instancias superiores, como la junta portuaria, las juntas de propietarios, las municipalidades y la prefectura para la comunicación con el poder central, y a partir de este intercambio sus intenciones pueden ser reconstruidas. Para el proyecto central dirigido al puerto, se toma también la documentación del ABNB, la correspondencia de Andrés de Santa Cruz y José Ballivián del Archivo Virtual Histórico Mariscal Santa-Cruz como antecedente y la legislación aprobada. En el primer apartado, se

mostrarán los intereses del poder local y su proyecto diferenciado, mientras que en el segundo se hará lo propio con los del Estado bajo la égida de Ballivián.

Cobija en su contexto: territorio y competencia

Antes de incidir en los proyectos e intereses de los diferentes poderes involucrados, se antoja necesario analizar algunas de las descripciones de la región atacameña hechas en los inicios del siglo XIX, transmitiendo las sensaciones que esta aportaba y contextualizando geográficamente. Eso debe permitir constatar cómo la existencia y extracción de algunos recursos, como el guano, fue ganando importancia de manera exponencial para el Litoral, convirtiendo a Cobija en un puerto con cierta ascendencia comercial. Es notable la sensación de abandono que transmite el territorio a través de los varios escritos que hablan sobre él; de ser un margen aislado, una clara periferia empobrecida y despoblada en términos económicos (Wallerstein, 2005). Y, aun así, con un potencial de mejora notable a partir de la explotación de materias primas.

La descripción y sugerencias de progreso de Alcide d’Orbigny tuvieron impacto en el imaginario colectivo boliviano contemporáneamente al mandato de José Ballivián (Lema Garrett, 2014; García Jordán, 2017). Destacó cierto movimiento en la Cobija colonial por parte de los changos, dedicados a la pesca, y de los franceses, al contrabando, pero después de epidemias y las guerras de independencia, el puerto quedó despoblado (D’Orbigny, 2002 [1845]). A su llegada allí, dijo sentirse:

[...] profundamente entristecido, buscando inútilmente rastros de verdor. La naturaleza parecía estar de duelo, y lejos de hallar en esa tierra tan alabada del Perú, esa riqueza proverbial de aspecto [...], experimenté, no sin vivo sentimiento de tristeza, el doble temor de no hallar nada pintoresco en esa tierra ingrata y ver defraudadas por completo mis esperanzas de descubrimientos (D’Orbigny, 2002 [1845], p. 933).

Destacó los múltiples problemas de conectividad que Cobija sufría, la presencia de comerciantes extranjeros, de una fuente para abastecer de agua ese seco paraje y de indígenas pescadores que, con sus barcas de piel de lobo marino, ejercían como mensajeros en “el contrabando entre los comerciantes del país y las naves ancladas en la rada, de las mercaderías prohibidas, tales como la *plata piña* y otros objetos de gran valor” (D’Orbigny, 2002 [1845], pp. 935-938). Visitó una mina en la que encontró cobre, lo que le permitió destacar la riqueza mineral sin explotar de la región, sin poder probar la existencia de la preciada plata más que en tránsito desde Potosí.

La descripción de José María Dalence en su bosquejo estadístico, llevado a cabo por petición de Ballivián, se refiere también explícitamente al territorio. De Cobija, consideró que su única ventaja con respecto a cualquier otro factible ancladero atacameño era la presencia de agua para el consumo, siendo un punto más bien mediocre. La mediocridad de Cobija, para Dalence, se vio matizada por la riqueza extractiva a la que era proclive el Litoral, su *hinterland*. Destacó la existencia de abundante salitre, lignito y cobre, a los que añadió hierro, oro, hipotética plata y piedras preciosas. Sopesó valioso el guano y las empresas dedicadas a su extracción como puntos a significar para el progreso de la República, pudiendo este recurso financiar proyectos para la navegación fluvial interior. En la frontera con el departamento de Potosí podía ocurrir agricultura y ganadería, quiméricas en otros puntos de la región, por lo que esta debía centrarse, en

su opinión, en la riqueza mineral. Cifró la población del Litoral en 4520 habitantes en 1845, siendo, con diferencia, el departamento más deshabitado (Dalence, 1851).

Son de importancia las exploraciones en Atacama del alemán Rodolfo Amando Philippi, por encargo del gobierno de Chile y brevemente posteriores a la caída de Ballivián, situándose entre 1853 y 1854. Philippi enmarcó de forma concisa la opinión general sobre la región atacameña de la época, considerando que “ese desierto encierra inmensas riquezas minerales, porque se cree generalmente que una tierra debe contener tanto mayores tesoros de oro y plata cuanto es más estéril y desconsoladora” (Philippi, 1860, p. 1). Del terreno, destacó la falta de agua, pasto, comida y enseres, en contraposición con las formas de vida de los changos costeros, que combinaban la pesca, el comercio con los atacameños del interior y la minería, y se dedicaban a abastecer las propias minas. Las actividades agropecuarias eran imposibles, más que algún trabajo nómada destinado a las mujeres chango; mientras tanto, el comercio pareció ser notable con el norte de las Provincias Argentinas, implicando un gran número de arrieros entre Salta y Cobija (Conti, 2008b; Conti y Sica, 2011).

Cubriendo la primera mitad de siglo de la República, destacan falta de población, bajo interés por la producción, ausencia de capitales e infraestructuras, difícil conexión del desierto con el interior y presencia de contrabando. Asimismo, se observa la existencia inerte de recursos de demanda pujante como guano, salitre, cobre y otros minerales. La riqueza atacameña era vista como subterránea y no se consideraba que la incipiente Bolivia tuviera capacidad suficiente como para extraerla con éxito y destinarla al mercado internacional.

Incluso dadas las dificultades, durante la década de 1840 Cobija pudo ser reconocido como un puerto de segundo orden entre el Callao, Arica y Valparaíso, tomando un papel principal como punto de exportación –legal o no– de los productos del sur de Bolivia, básicamente minerales (Potosí, Sucre, Tarija) (Langer, 2003; 2009; Barragán, 2009; Platt, 2014), y de los cueros del norte argentino (Jujuy, Salta) (Conti y Langer, 1991; Conti, 2008a; Chaile y Quiñonez, 2017; Langer, 2018). Ser un enclave comercial de cierta importancia para una región extensa como era el sur de Bolivia y el norte argentino, con repercusión internacional y con un *hinterland* prometedor, llevó a la acumulación de recursos entre la población local, dando como consecuencia la creación de proyectos para sacar partido al territorio desde ese nuevo y enriquecido poder local. El relativo éxito de la década, asimismo, implicó cierto interés desde el Estado.

Aun así, la relación del territorio boliviano con el puerto de Arica guardaba una intensidad y profundidad histórica mucho mayor que la que se pudiera tener con Cobija. La ruta de la plata, que unía Potosí con Arica, fue utilizada desde tiempos del virrey Toledo, en la segunda mitad del siglo XVI, mientras que en el sentido contrario se transportaba el azogue (López Beltrán, 2016; Malvarez, 2017). El fluido intercambio allí vivido propició la creación de redes poblacionales en la zona caminera, dando a la conexión del altiplano con Arica una superestructura de la que el camino con Cobija siempre careció. La geografía era desfavorable en el ánimo de convertir a Cobija en un puerto mayor, dada la relativa proximidad de Arica con La Paz, el motor económico de la Bolivia republicana (Dalence, 1851). Vargas Mansilla (2018) considera, con acierto para el territorio paceño, que Arica era la salida natural y Cobija la patriótica y un encadenamiento poblacional favorable al transporte de mercancías por el camino de Arica-Tacna antes del atacameño, árido y de complicado transporte. Cobija, sobre el papel, no era competencia para Arica; el único factor que podía encarrilar el comercio hacia Atacama era la presencia de una frontera, inexistente en tiempos de la Colonia, con sus eventuales cambiantes aranceles.

El comercio internacional por ese puerto solo empezó –de forma reglada y propiciada por una legislación favorable– con Andrés de Santa Cruz; con José Ballivián se pueden señalar comerciantes enriquecidos con capacidad decisoria. Siendo tanto intermediarios de grandes empresarios del guano, de importación-exportación y de minerales, como comerciantes en sí, bolivianos y extranjeros, todos trataron de influir en el proyecto que el Estado debía implantar en la región atacameña. Encontramos a José María Artola, comerciante con el mayor movimiento de capital en el puerto en la década; el uruguayo Wenceslao Paunero; la familia Tezanos Pinto, de Argentina, enriquecida después con el comercio de cascarilla (Conti, 2008b); Nicomedes García, intermediario, o Pierre Hubert, comerciante francés (Conti, 2019), fueron nombres recurrentes, así como las compañías Myers Bland Co. y Gibbs Crawley Co., ligadas a la extracción del guano. Estos conformaron el núcleo de los intereses locales en Cobija.

El proyecto local para el Litoral

En este apartado, se considera la existencia de un proyecto diferenciado del grupo socioeconómico hegemónico en Cobija y la región atacameña antes señalado con respecto al Estado para el progreso de su territorio. Es importante mencionar brevemente la manera en la que se llegó a la administración de José Ballivián en el Litoral, después de los últimos años de Andrés de Santa Cruz y el interregno inestable hasta la batalla de Ingavi (1841), a modo de contextualización y para traer a colación el estado de las relaciones entre ambos entes al inicio de la administración estudiada.

Una de las vías principales para el desarrollo económico boliviano que tomó el mariscal Santa Cruz fue el fomento del comercio a través de Cobija, tratando de establecer el puerto como un punto capaz de competir con Arica y Valparaíso (Colàs, 2019). Consciente de la debilidad inherente en la creación de una infraestructura tal con difícil conexión al interior y rodeada de instituciones extranjeras consolidadas, pidió protección a los gobiernos europeos afines para que sus comerciantes destinaran allí sus actividades.² Agresivo, aplicó aranceles diferenciales con las fronteras de tierra, visitó la zona en persona y prometió una legislación favorable a los intereses comerciales de la región y sus grupos socioeconómicos dominantes.³

Las reclamaciones de protección de los comerciantes locales radicados en Cobija estuvieron en sintonía con esas iniciativas, por lo que lamentaron el súbito cambio de rumbo en la política crucista cuando se declaró a Cobija como puerto libre, lo que beneficiaba al mercader extranjero frente al local.⁴ Atanasio Hernández, enviado del gobierno a Cobija, suplicaba diciendo “mi General por Dios le pido que fije la atención sobre el comercio boliviano [...]. Que la rebaja de derechos proyectada tenga lugar en favor de las casas bolivianas que se establezcan en Cobija”.⁵

Proclamada la Confederación Perú-boliviana, se procedió a la creación de la aduana compartida entre ambos países confederados en el puerto de Arica, tratando de convertirlo en la salida preferencial del comercio boliviano. Para Cobija, el hecho de ser un objetivo principal en cualquier guerra internacional en la que Bolivia tomara parte⁶ y ser la vía de entrada de la

2 “Carta de Andrés de Santa Cruz a Luis de la Forest”. AVMSC, La Paz, 4 de mayo de 1831.

3 “Carta de Andrés de Santa Cruz a Otto Philipp Braun”. AVMSC, Lampaya, 11 de enero de 1833.

4 “Carta de Atanasio Hernández a Andrés de Santa Cruz”. AVMSC, Cobija, 4 de marzo de 1833. De hecho, bajo Santa Cruz se vivió un cierto aumento del comercio en Cobija, favoreciendo comparativamente al europeo (Peralta e Irurozqui, 2000; Conti, 2008b).

5 “Carta de Atanasio Hernández a Andrés de Santa Cruz”. AVMSC, Cobija, 16 de enero de 1833.

6 ABNB, MI, 80/25, 9 de marzo de 1840.

correspondencia extranjera y, por lo tanto, de los exiliados que podrían tramar golpes de Estado y aumentar la inestabilidad⁷ hizo del puerto un punto particularmente peligroso, quedando relegado.

La guerra, el puerto libre y la competencia ariqueña acabaron por coartar el posible crecimiento de Cobija, por lo que el nuevo ejecutivo de Ballivián pudo iniciar su mandato con el territorio constituido como un lienzo en blanco. El territorio precisaba de un nuevo paradigma, y en ese sentido desde la propia Cobija empezaron a surgir propuestas dirigidas al poder central después de la caída de Velasco y la consolidación de Ballivián en el poder con Ingavi.

Desde 1841 pareció que la solución para el territorio debía proceder del guano. Durante la época de Ballivián se vivió un auge en la extracción de ese abono y en su exportación a Europa, repercutiendo favorablemente en las finanzas del Estado (Valerie Fifer, 1972; Shchelchkov, 2011). Las propuestas de arrendamiento de yacimientos guaneros fueron numerosas; la compañía de capital boliviano de Gumucio Sancetenea arrendó las plazas guaneras de Paquí y Lagartos a inicios de ese año,⁸ mientras se recibió una oferta desde Valparaíso de Whitehead y Platt para hacer lo propio con Jorjillo y Santa María, lo que se consideraba desde la prefectura una buena noticia para el fomento de la industria y del puerto.⁹

El goteo de propuestas tuvo su punto más alto en 1842 con la mayor de ellas, de Myers Bland Co., que se sumó a los contratos operativos con Sancetenea, Dutey y Barroilhet, pretendiendo extenderse por toda la costa del Pacífico boliviano y sus islas.¹⁰ El guano se consolidó como el producto más esperanzador para el progreso del territorio que las recibía (Lichtenstein, Crampton y Ulrich, 1918; Valerie Fifer, 1972). La pujanza en la extracción de este recurso natural, además, provocó encadenamientos económicos regionales y la aplicación de avances tecnológicos notables por los comerciantes e ingenieros. Manuel Solá, uno de los varios argentinos asentados en Cobija (Blumenthal, 2015), propuso el establecimiento de una máquina de destilación de agua dulce, lo que debía permitir un aumento poblacional y suplir las guaneras y las minas de alrededor;¹¹ Bernardo Fariña estableció una máquina para moler metales a partir de la fuerza del viento, de la que reclamó la exclusividad;¹² el aumento de operaciones llevó a la compra de bombas para la evacuación del agua del puerto por parte de la administración local.¹³

El guano boliviano, sin embargo, ni apareció en la cantidad del peruano, país que obtuvo casi un monopolio en el comercio de este abono, ni en su misma calidad. Aparte de algunos yacimientos, como el de Paquica,¹⁴ el resto eran pobres en número, en su uso, o estaban muy expuestos a un constante contrabando que sangraba sin cesar –y de forma creciente– las aduanas bolivianas.¹⁵ Por ello, pronto se hizo evidente para los individuos con capacidad decisoria

7 Como eran, en presidencia de Velasco, Santa Cruz y Ballivián, véase ABNB, MI, 80/25, 9 de diciembre de 1840. La inestabilidad continuó hasta poco antes de la batalla de Ingavi, como muestra ABNB, MI, 87/26, 15 de septiembre de 1841; MI, 87/26, 18 de octubre de 1841.

8 ABNB, MI, 87/26, 23 de marzo de 1841.

9 ABNB, MI, 87/26, 16 de abril de 1841.

10 ABNB, MI, 91/11, 23 de febrero de 1842.

11 Parece haber sido desestimada desde la administración departamental por la negativa de Solá de indicar el precio al que vendería el agua. ABNB, MI, 109/37, 1 de febrero de 1845.

12 ABNB, MI, 121/37, 18 de abril de 1847.

13 ABNB, MI, 109/37, 24 de agosto de 1845.

14 ABNB, MH, 86/13, 23 de junio de 1842, ff. 1-1b.

15 ABNB, MH, 87/23, 2 de marzo de 1842, f. 7.

local que los perjuicios que atrajo el guano, o los propios del territorio que el aumento de su explotación hizo aflorar con más virulencia, eran superiores a los beneficios. De la queja a las autoridades centrales se pueden recopilar los puntos principales que se trataron de defender como proyecto autónomo al del Estado: proteccionismo comercial diferencial para favorecer Cobija como único puerto boliviano y para sus producciones; seguridad interior ante la amenaza constante de disturbios; control del territorio para contrarrestar las tensiones fronterizas; y erección de infraestructuras para conectar al departamento y a Cobija con el interior, permitiendo consolidarse como un enclave comercial importante en el Pacífico, repercutiendo en un aumento de fondos públicos y privados disponibles para la inversión.

En primer lugar, la llamada al proteccionismo comercial fue frecuente desde el departamento Litoral,¹⁶ y tuvo rápida respuesta estatal al llegar Ballivián al poder en forma de tarifas a la internación de mercancías que favorecían a Cobija como entrada preferencial del comercio boliviano.¹⁷ Ello llevó a un aumento progresivo del comercio en el puerto, que pareció responder bien a tales políticas, y de la producción en la región.¹⁸

Desde el inicio, la aplicación arancelaria sufrió de excepciones y problemáticas que en la práctica coartaron sus efectos reales. La preferencia de las autoridades para con el comercio internacional llevó al fraude y a la evasión de los derechos de exportación. Un ejemplo de tales prácticas fue registrado en 1842, cuando el comerciante francés Domingo Latrille trató de evitar el pago de 50 pesos por tonelada de guano apelando al derecho internacional y pidiendo ayuda a las autoridades francesas, que le dieron cobijo.¹⁹ Otro, en este sentido, fue el del trato preferente dado a la navegación a vapor extranjera. El comercio foráneo desregulado estaba siendo perjudicial, por lo que el “vecindario todo de este puerto reclama imperiosamente en arreglo que concilie los intereses bolivianos con los de los empresarios extranjeros que obtuvieron la exclusividad para la navegación de dichos buques por nuestras costas”. Además, se firmó un tratado de amistad, comercio y navegación entre Bolivia y el Reino Unido que se consideró pondría barreras a los bolivianos, que no podrían competir con los productos ingleses y, por lo tanto, minaría el comercio propio y la producción.²⁰

Mientras tanto, el comercio que debía sufrir las tarifas, en ocasiones tampoco lo hacía. Los abusos de los capitanes extranjeros, que “miran con la más alta indiferencia su permanencia de tránsito en esta bahía”, llegaron hasta el punto de buscar formas para burlar el pago de los aranceles. La más repetida en la documentación fue no dar tiempo a las autoridades a reclamar el pago de los aranceles requeridos, o causar perjuicios como el caso de:

[...] hallarse próxima a llegar aquí la remesa de fondos que hace el comercio del interior, y por no demorar la marcha de los Vapores han causado a este graves perjuicios haciendo pagar intereses crecidos por la tardanza en la remisión de sus fondos a Valparaíso, y cuando por el provecho que les resulta desahucio [sic] conducción les aguardan algunas horas más, no dejan a los empleados de Aduana el tiempo suficiente para hacer el registro de los surrones [sic] de dinero, con la

16 “Carta de Atanasio Hernández a Andrés de Santa Cruz”. AVMSA, Cobija, 16 de enero de 1833.

17 Lo que será desgranado en el siguiente apartado. Véase “Decreto de 20 de febrero de 1842. Derechos que deben satisfacer los efectos ultramarinos y los de los Estados vecinos”. CDLDOR. Otras referencias a aranceles en ABNB, MI, 91/11, 20 de febrero de 1842; MI, 83/30, 20 de febrero de 1842.

18 ABNB, MI, 92/30, 18 de abril de 1842.

19 ABNB, MI, 92/30, 16 de mayo de 1842.

20 ABNB, MI, 91/15, diciembre de 1842.

escrupulosidad que corresponde y caminando uno o dos pasan todos de la mula que los conduce al bote que debe llevarlos a bordo resultando un abuso pernicioso que las circunstancias hacen tolerar por prestar protección al comercio Boliviano.²¹

Desde la localidad se consideró que, al ser el único puerto de Bolivia, Cobija debía ser vista al nivel de Valparaíso o el Callao, por lo que había que ahondar en las medidas de protección y obligaciones para los extranjeros. Insistiendo en que “estos buques gozan de una franquicia y libertad sin límites en este puerto porque ellos no están sujetos a su reglamento”, formando parte de esa excepcionalidad que recortaba la acción de los aranceles, “ni son gravados siquiera con el pago de los derechos de licencia que no la piden”, se consideró una solución “que ellos presten algún servicio al país donde reciben tales gracias y muy natural es también que este tenga el derecho de ecsijírselo [sic] mediante un arreglo que se haga para el efecto” y, en ese sentido, tal servicio pudiera ser “la permanencia de dichos buques en su tránsito por este puerto siquiera veinticuatro horas y la obligación de conducir los víveres que el pueblo necesita para su consumo”.²²

En este escenario, se vio con preocupación la emergencia del guano africano, dando fuerza a las reclamaciones de protección e incentivo de la producción y el comercio. Su presencia en el mercado internacional fue:

[...] un acontecimiento este que por esajerado que parezca, hace temor, sin embargo, una grande y perjudicial competencia; pues paralizará a lo menos los rápidos progresos que iba haciendo este negocio: pero aún queda la esperanza de que podremos sostener siquiera el precio de 10 libras a que se ha vendido hasta ahora, siendo como es ya fuera de cuestión la superioridad de la clase del de estas costas comparado con aquel, y supuesto que el consumo va aumentándose considerablemente a medida que los agricultores de aquellos países se van conviniendo también de la eficacia de este abono.²³

Si bien la reclamación arancelaria por parte del poder local, pues, fue respondida parcialmente por el gobierno central, como se verá de forma más detallada en el siguiente apartado, la inacción para su correcta aplicación, el contrabando (Huber Abendroth, 1997), la preferencia por el comercio extranjero de las autoridades, la celebración de tratados contradictorios con las medidas de protección y la falta de respuesta al desafío de la competencia africana llevaron al enquistamiento de esas demandas. Esto es, desde el Litoral se vieron como insuficientes las reformas de materia arancelaria llevadas a cabo por el gobierno de Ballivián para proteger al puerto y la producción de su *hinterland* y darle una vitalidad suficiente como para romper el monopolio comercial peruano del guano.

En segundo lugar, la urgencia en el aumento de la seguridad interna del puerto de Cobija y la región atacameña, en especial la cercana a las minas y explotaciones de recursos naturales. El auge guanero y la apertura de nuevas minas de cobre implicaron la llegada de ingentes grupos de inmigrantes chilenos al departamento (Pinto Vallejos y Valdivia Ortiz de Zárata, 1997), que fueron vistos con desconfianza desde el poder local, achacándoles pronto el mal que pudiera

21 ABNB, MI, 91/15, diciembre de 1842, f. 173b.

22 ABNB, MI, 91/15, diciembre de 1842, ff. 173b-174.

23 ABNB, MI, 116/41, 17 de agosto de 1846, ff. 10-10b.

acontecer en el territorio (Aldunate, Castro Rojas y Varela G., 2008; Soto Villafior, 2010; Godoy, 2013; Borie et al., 2016).

Las llamadas a paliar la inseguridad del puerto se iniciaron en 1842 de forma oficial, cuando la prefectura demandó directamente al Ministerio del Interior la “absoluta necesidad de establecer en este Puerto [Cobija] cuanto antes la Policía tanto de seguridad, como de salubridad, comodidad y ornato”. Eso demuestra la poca inversión y presencia de agentes estatales en el territorio, dado que “de otro modo carece [el puerto] de este brazo auxiliar, que es indispensable”.²⁴ El primer mensaje que señaló la presencia de chilenos como la causante de la inseguridad data de un año después, en 1843, cuando se dirigió al Ejecutivo la necesidad de mantener una guarnición del ejército en Cobija dada la gran cantidad de criminales chilenos atraídos por las minas de cobre y guano.²⁵

En 1845 se trató de explicar el peligro que suponían los chilenos migrados en Cobija, debido a que:

La mayor parte de la jente plebe que se encuentra en esta población, ha tenido su origen de aquellos Chilenos sacados del presidio de Juan Fernández para poblar este puerto; y aunque algunos de ellos, avecindados ya en él con familia e intereses han suavizado un poco su carácter y mudado de costumbres, hay todavía otros que acostumbrados a llevar una vida desarreglada y llena de vicios, no pueden de ningún modo olvidar sus antiguos hábitos.²⁶

Se consideraba que las empresas ganeras atraían a “vagos” al puerto desde Chile, lamentando no poder expulsarlos por la necesidad de mano de obra en las minas en pujanza. Era, en definitiva, necesaria una mayor inversión en materia policial. La intendencia del puerto sugirió armar a los cuatro gendarmes que se encontraban disponibles con sables para tratar de imponer el orden,²⁷ pero la inseguridad no cesó, registrándose un año después un aumento de “robos y tropelías” repartidos por todo el departamento Litoral, achacados puntualmente a un grupo de argentinos.²⁸

Esos problemas se sumaron a los propios del territorio. Las minas eran utilizadas como pena de trabajos forzosos en Bolivia y eso implicaba tensiones y fugas; en 1845 el reo Tomás Cuiara se escapó de la mina de guano donde estaba destinado, sin tener las autoridades oportunidad de evitarlo, “como no se podrá evitar tampoco la del otro reo Juan Antonio Belosa, destinado en la misma mina, si acaso quiere efectuarla”.²⁹ La custodia con seguridad era difícil, considera el escrito, sin más recursos y tropas, lo que se añadía a la proximidad de las fronteras de Chile y Perú y, por tanto, la fácil huida del país.

A las reclamaciones ante la inseguridad departamental y, en especial, del puerto llevadas a cabo por los representantes locales, no hubo una respuesta articulada. La presencia de policía fue ínfima durante el período, así como la de tropas; fue, de hecho, el único territorio que se mantuvo

24 ABNB, MI, 92/30, 23 de marzo de 1842.

25 ABNB, MI, 97/52, 27 de agosto de 1843.

26 ABNB, MI, 109/37, 30 de julio de 1845.

27 ABNB, MI, 109/37, 24 de septiembre de 1845.

28 ABNB, MI, 116/41, 4 de mayo de 1846.

29 ABNB, MI, 109/37, 7 de enero de 1845.

leal a Ballivián en su caída en 1847 ante los golpes de Belzu y Velasco (Aranzaes, 1918), lo que debería ser achacado no tanto a su lealtad, sino a una escasez de tropas que impidió un pronunciamiento desde su base.³⁰

En tercer lugar, el control efectivo del territorio, diezmado y amenazado por las tensiones de frontera con Perú y, sobre todo, Chile, fue una reclamación recurrente. Los problemas diplomáticos, herencia de la desintegración de la Confederación Perú-boliviana y consecuencia del crecimiento económico chileno, afectaron directamente al Litoral y sus intereses económicos e impidieron tener seguridad institucional para fomentar la inversión local o extranjera.

En el caso de Perú, después del ataque militar directo sufrido por Cobija durante la guerra peruano-boliviana,³¹ sus incursiones se centraron en la economía. En 1842, la prefectura del Litoral recibió una nota que demostraba que el gobierno peruano había expedido disposiciones para la extracción de guano en las costas de Bolivia.³² Poco después, un barco inglés avisó que una goleta peruana se dirigía a la costa para entorpecer la extracción del guano, ante la protesta francesa e inglesa, ya que eso perjudicaba los intereses comerciales europeos.³³ El Perú pretendió mantener la supremacía en la exportación guanera activamente, pero pronto relajó su acción directa.

En el caso de Chile, el conflicto fue más allá. En 1842, el país vecino avanzó su frontera *manu militari* hasta el norte de Mejillones, reclamando ese territorio como chileno y tomando posesión de las guaneras y minas (Soto Villalflor, 2010; Godoy, 2013). Según describe Philippi, aunque en 1847 las tropas chilenas volvieron a retirarse ante la proclamación boliviana de propiedad de todo el desierto, la ocupación chilena fue efectiva. La explotación guanera, por su parte, fue destacable, así como la fortificación de la zona para evitar el retorno de esta a manos bolivianas, como acabó pasando (Philippi, 1860).

Antes de la intervención militar, se vivieron tensiones continuas entre ambos países. Desde la inspección de guaneras del Litoral se afirmó que:

[...] los especuladores chilenos, han estendido ya sus establecimientos de explotación a Ysla Pascada y hasta el mismo Mejillones o punta de Angames que es la principal huanera que tenemos al Sud [...]. Sea de esto lo que fuere, el hecho solo de venirse hasta Mejillones súbditos chilenos a llevarse el huano que allí ecsiste es un atentado demaciado escandaloso, e importa nada menos, que el despojo violento de nuestra propiedad con mengua del decoro y dignidad Nacional”.³⁴

Hubo una respuesta de los contratistas del guano ligados al grupo dominante del poder local en Cobija. Con “motivo de las pretenciones del Gobierno de Chile, de apropiarse toda esa parte del Sud”, lo que recortaba en un grado intolerable el *hinterland* de Cobija, “hubiéramos convenido con los señores contratistas sacar de ese lado toda la cantidad posible de huano, esto es, todo aquel cuya esplotación [sic] fuese más fácil”, señalando los yacimientos de Oreja

30 ABNB, MI, 121/37, 24 de junio de 1847; MI, 121/37, 17 de noviembre de 1847.

31 ABNB, MI, 87/26, 14 de mayo de 1841; MI, 87/26, 15 de septiembre de 1841; MI, 87/26, 16 de septiembre de 1841.

32 ABNB, MI, 92/30, 24 de marzo de 1842.

33 ABNB, MI, 92/30, 2 de junio de 1842.

34 ABNB, MI, 116/41, 26 de febrero de 1846.

del Mar y Santa María, de rápida expropiación. Sabiendo la dificultad de conseguir un envío de tropas para acabar con la incursión chilena, la extracción de producto de las guaneras ocupadas era, aun así, una solución circunstancial. Una decisión de más alcance podía proceder del re-centrar negocios guaneros hacia el norte del departamento, habiendo estabilizado la situación con el Perú, ya que:

[...] tenemos posibilidad ahora para acudir con toda la cantidad de huano que se quiera de solo el punto de Paquita que es la mayor y más abundante huanera de las conocidas al Norte y a la cual pensamos reducir el trabajo, siendo ahí en donde hoy mismo se lleva más en grande, por que además de la abundancia, su situación por sí misma, ofrese más facilidad para las operaciones.³⁵

Sobre la seguridad exterior, pues, el poder local reclamó la presencia de tropas, como en el caso de la interior, pero a su vez buscó soluciones creativas como la expropiación de los yacimientos en manos de los chilenos, a modo de *razia*, o el traslado de las inversiones en la extracción del guano al norte del departamento. De todos modos, la incapacidad para el control del territorio por parte del Estado continuó como una reclamación del poder local insatisfecha (Godoy, 2013), constatación de abandono estatal para el poder local.

En cuarto y último lugar, la necesidad de conexiones adecuadas con el interior a partir de la construcción de infraestructuras, así como la adecuación de Cobija como puerto. El principal problema del Litoral y de Cobija era la lejanía respecto de los centros de producción bolivianos y, en especial, de La Paz, así como la difícil comunicación con los que podían servirse del puerto, como Potosí (Lofstrom, 1974; Borie et al., 2016; Letelier Cosmelli y Castro Rojas, 2019). Esa mala conexión implicó dificultad en el abastecimiento, marginación de la vía comercial y, según Cajías (1997), puso el comercio de Cobija en manos extranjeras.

El camino hasta Potosí y, por extensión, al resto de capitales departamentales,³⁶ era complicado. Según Conti, el tramo de Cobija a Calama, desde donde se repartían las mercancías importadas, o se unificaban los caminos hacia el puerto, era llevado a cabo por arrieros especializados por la dureza del terreno; hasta Potosí podía ser una travesía de 25 días (Conti y Sica, 2011). Por ello, la arriería fue un elemento central del desarrollo de la zona en su conexión con el interior, e impuso una movilidad poblacional que, siendo parte de estos arrieros indígenas atacameños (Conti, 2003; Langer, 2018), rompió el sentido de la comunidad en la zona (Letelier Cosmelli, 2016). La necesidad de contratar arrieros especializados que transportaran las mercancías desde y hacia el puerto implicaba asimismo un cuello de botella a la producción o uso de esa vía comercial. La llegada y salida de productos de Cobija podía depender del número de acémilas disponibles para el transporte; en 1842, ante un crecimiento comercial ligado a los aranceles sobre la internación de productos por vía terrestre, la prefectura pidió al gobierno central remitir animales para el transporte del correo, ya que en caso de no disponer de más deberían llevarlo a pie, algo imposible.³⁷

Pero la dependencia de un número limitado de animales y arrieros experimentados no era la reclamación central del poder local. Esta se entendió como consecuencia del estado del camino

35 ABNB, MI, 116/41, 17 de agosto de 1846, f. 10.

36 Dalence (1851) cifra en 158 leguas la distancia entre Cobija y Potosí, siendo 150 a Tarija, 183 a Oruro, 187 a Sucre o 219 a Cochabamba.

37 ABNB, MI, 92/30, 18 de abril de 1842.

y de sus postas, y a ello se centraron las quejas de los individuos del puerto. El progreso para Cobija pasaba por la adecuación de un camino carretero al interior con una infraestructura que pudiera dar descanso y cobijo a sus comerciantes, transportistas y transeúntes, lo que era inexistente.³⁸ A su vez, eso debía permitir la erección de un *binterland* productivo, de una constelación de pueblos y puestos auxiliares a Cobija, en una ordenación territorial que fuera más allá de las postas, que pusiera en valor la región (como se hizo, en la misma época, en Buenos Aires (Pesoa Marcilla, 2014)).

En este sentido, el prefecto Manuel Buitrago avisó al gobierno central en 1843 de que el gobernador de la provincia de Atacama, aun sin estar autorizado a hacer gastos para la adecuación de un camino carretero, envió indígenas a trabajar en ello, lo que permitiría el transporte de mercancías pesadas entre el puerto y el interior; ante tal iniciativa, se propuso gratificar a los indígenas y admitir un derecho de peaje para el gobernador como simple compensación.³⁹ Ese mismo año, el propio prefecto mandó la apertura de caminos y la refacción de postas en dirección a Potosí por ser el estado del trayecto intolerable.⁴⁰ En la sección de camino más cercana a Cobija, considerada la más dura del trayecto por la falta de agua y pasto para los animales, las quejas se centraron en la falta de mantenimiento o, directamente, la ausencia de postas. Se destacó que:

La voz del comercio y la de todos los transeúntes en jeneral por este puerto, no ha dejado sentir otra cosa hasta aquí respecto al camino del interior, que la necesidad urgente de establecer una posta en el punto de Culupo a la mitad de la travecía de veinte y cinco leguas que hay que vencer para entrar a Cobija.⁴¹

Un informe departamental de 1846 expone de forma más precisa el problema de las postas. Considera haber habido en los últimos años cierta mejora en el abastecimiento de estas, pero los problemas continuaban presentes. La posta principal del camino, Culupo, “necesita ser provista de dos carretillas para el acarreo de agua, por que sin este elemento tan necesario para la vida el establecimiento de aquella posta no ofrece la utilidad y ventajas que de él se aguardaban”. Así, “en la actualidad el encargado de ella se ve reducido a conducir el agua para su consumo y el de los transeúntes” a través de una larga distancia y con animales de flete, “de modo que cada barril [de agua] tiene un costo crecido”.⁴² Si el gobierno pudiera proporcionar esas carretillas, gozarían de un mayor acceso a agua “todos los transeúntes especialmente los arrieros que no pudiendo en la actualidad soportar tan fuerte gasto, dejan las más veces a sus bestias perecer de sed”, facilitando y abaratando el transporte de mercancías hacia y desde Cobija.

En este sentido, en 1846 la junta de propietarios de Cobija mandó una petición al Ministerio del Interior para el fomento del puerto a través de un camino carretero. Esta solicitud es especialmente importante para comprender la importancia capital que tenía esa vía en el proyecto local. Para la junta, “la concurrencia comercial [es] hoy fuente principal de la riqueza y prosperidad de las naciones”, consideración que cree compartir con el gobierno, sabiendo que este ha abierto “nuevas vías de comunicación, cuyos esfuerzos para conseguir las si bien no tuvieron un éxito feliz, han admirado, y haciendo la unánime aprobación de sus

38 Se advierte de dejadez en el mantenimiento de las postas en los caminos desde el propio ejecutivo del presidente Velasco (ABNB, MI, 70/7, 4 de junio de 1840).

39 ABNB, MI, 97/52, 21 de septiembre de 1843.

40 ABNB, MI, 97/52, 27 de agosto de 1843.

41 ABNB, MI, 109/37, 30 de julio de 1845.

42 ABNB, MI, 116/41, 17 de noviembre de 1846, f. 205.

conciudadanos”, refiriéndose a las exploraciones orientales; los errores en los Orientes podrían ser subsanados volviendo a girar la vista hacia el Pacífico.⁴³

Viendo la importancia dada en Europa a las conexiones por caminos carreteros, y tomando el ejemplo de la unión entre Santiago y Valparaíso, se considera que Ballivián debería

[...] presentar al Globo una empresa que no tenga su igual en la América del Sur, y que puede lle[---] una hoja de la época del mando de S.E. del más vello rasgo que ofrecer pueda la a Bolivia. Creemos hablar del camino carretero de Cobija. ¿Es acaso insuperable obra para el Gobierno actual de Bolivia para ese gobierno patriota que atrevidamente osó surcar las aguas del caudaloso Beni y Pilcomayo? No seguramente, que vuelva S.E. los ojos acia el occidente y desaparecerán las pequeñas dificultades que estorban tamaña obra, que contemple un rato su genio previsor, las inmensas bentajas que resultarán para su patria y todo se allanará.⁴⁴

La adecuación de un camino desde el interior de Bolivia a Cobija era, para su junta de propietarios, más asequible que la exploración y navegación del Beni o el Pilcomayo, de donde no se habían tenido los resultados esperados. Por ello, el ejecutivo debía girar hacia occidente, centrarse en la salida al Pacífico para la conexión de Bolivia con el mercado internacional. Se pedía, pues, que el Litoral tuviera prioridad ante la teórica salida fluvial al Atlántico que podían proporcionar los Orientes, desgranando los beneficios que eso podía conllevar. Ese “bálsamo que disminuirá las amarguras que el mal éxito de empresas igualmente nobles le causaron”, el camino de carretas a Cobija:

[...] multiplicará la población en Jeneral de la República, y la de toda esta provincia en particular, siendo tan productiva en agricultura que no solo nos libraré de la dependencia de las vecinas, si no que facilitará víveres tan abundantes y precios cómodos, pudiendo atraer con el tiempo infinitos buques a proveer sus necesidades con sus productos; además esa misma población abrirá las entrañas de la cordillera a cuya falda estamos, que nos anuncia riquezas de toda clase con muy fundadas esperanzas; las de cobre y oro que aquí se clavean a orillas del Océano aumentarán de un modo incalculable sus trabajos y empresarios ansiosos de grandes fortunas”.⁴⁵

Con el camino operativo, “sin dificultades de esponerse familias [...] de Europa a perecer en la cordillera con la certidumbre de pasarla cubiertas de toda intemperie correrán ansiosas a establecerse en el punto de la República más análogo a su industria”, lo que llevaría a la prosperidad de todo el país. Las “ventajas que ofrece el Puerto Lamar a su República”, que “no las obtiene mayores siquiera otra Nación del Pacífico”, dependían del hecho de “presentar los majestuosos Andes vencidos y allanados por sus esfuerzos, y solo en una pequeña parte de su tan dilatada corrida”. Solucionada la construcción de caminos, la junta de propietarios podría centrarse en aliviar el “aumento de aguadas indispensables, la formación de un muelle, de un templo de que absolutamente carece, y otras infinitas obras que piden pronta ejecución”.⁴⁶ Atravesar los Andes por vía terrestre debía permitir, según el proyecto local para el desarrollo de

43 ABNB, MI, 116/41, 25 de septiembre de 1846, f. 175.

44 ABNB, MI, 116/41, 25 de septiembre de 1846, ff. 175-175b.

45 ABNB, MI, 116/41, 25 de septiembre de 1846, f. 175b.

46 ABNB, MI, 116/41, 25 de septiembre de 1846, f. 174.

Cobija y su *hinterland*, la adecuación del puerto para mejorar sus instalaciones comerciales⁴⁷ y habitabilidad, la puesta en producción de la región en materia agrícola –en Atacama– y minera –de guano y cobre–, y el engrandecimiento de Bolivia entera a través de la llegada masiva de inmigración europea, lo que industrializaría el país.

En definitiva, para el poder local del Litoral, centrado en Cobija, el guano no guardaba la solución económica del territorio en sí, sino que debía ir acompañado de una serie de medidas, siendo fundamentales la protección de la producción y el comercio, la seguridad interior y exterior y la construcción de infraestructuras para la conexión del puerto con el interior del país. El hecho de convertir los Andes en anecdóticos era la prioridad para constituir el puesto comercial como puerto nacional, el cual no solo se limitase a la exportación de minerales de Potosí y cueros tarijeños y nor-argentinos, sino que tomase de Arica la condición de puerto del norte de Bolivia (Cajías, 1997; Peralta e Irurozqui, 2000, pp. 117-123; Barragán, 2009, p. 42). La condición de puerto de primer orden debía permitir la producción de su *hinterland*, lo que aumentaría la extracción y haría más rentable el propio guano, el cobre y las demás explotaciones presentes. Articulando un mercado interior fuerte, la conexión con el comercio internacional sería accesible para el capital boliviano, arrastrando a la prosperidad a Cobija, al departamento Litoral y al país (Prudencio, 1842).

El proyecto de la administración de José Ballivián para el Litoral

Conociendo el proyecto del poder local para el puerto de Cobija y su región, en este apartado se analiza el acercamiento de la administración de José Ballivián (1841-47) al Litoral y se debate la existencia de un proyecto específico para el desarrollo del territorio en cuestión.

Aunque desde el Ejecutivo se consideró el guano como una oportunidad de progreso y vector comercial para inserir Bolivia en el mercado internacional, su proyecto no tuvo a ese abono como centro desde donde tejer un entramado de propuestas para el desarrollo territorial (Klein, 1992). Más bien, debe considerarse como una planificación lejana, tímida, poco intervencionista y con el puerto de Arica como objetivo específico ya desde la victoria de Ingavi (Ballivián, 1841).

El gobierno central quiso la anexión de Arica a Bolivia por ser el puerto natural de la región más próspera del país, La Paz (Demélas, 1992; Vargas Mansilla, 2018). La ocupación de Arica entre 1841 y 1842 implicó que su aduana pasara a depender de los aranceles bolivianos y suministrar sus ganancias a Bolivia.⁴⁸ Esto comportó problemas de organización,⁴⁹ y aunque se pudo coordinar alguna acción comercial a partir de la exportación de lanas de alpaca y borrego, del norte de Bolivia y del departamento de Puno, también ocupado, y de venta de cascarilla a Europa, el bloqueo peruano de Arica en plena guerra impidió el correcto funcionamiento del puerto.⁵⁰ La inestabilidad creciente en una Bolivia aún no controlada plenamente por la nueva administración, junto a la falta de fondos para alargar la guerra, propició la paz de Puno y la retirada boliviana a sus propias fronteras,⁵¹ ante lo que el Ministerio del Interior consideró

47 La necesidad de un muelle para el puerto de Cobija fue también una demanda recurrente al gobierno central. Manuel de Sousa, en 1842, consideró que “hacer construir un Muelle en el Puerto Lamar” debía ser una de las cinco prioridades de la República (ABNB, MI, 92/30, enero de 1842).

48 ABNB, MI, 91/9, enero-febrero de 1842.

49 ABNB, MI, 91/13, 13 de enero de 1842; MI, 91/13, 31 de enero de 1842.

50 ABNB, MI, 83/30, 5 de febrero de 1842.

51 ABNB, MH, 86/8, 21 de enero de 1842, f. 2.

“inclinarse la importación de ultramar hacia el puerto de Cobija, y que los efectos extranjeros destinados al consumo de Bolivia se introduzcan a nuestros mercados por el puerto nacional con preferencia al de Arica”.⁵²

A pesar del fracaso en la toma definitiva de Arica, Ballivián siguió intentando su anexión de forma velada, ya por vía diplomática, a través del argentino Domingo de Oro,⁵³ o provocando una guerra arancelaria que permitiera una acción militar rápida de conquista contra el Perú de Ramón Castilla, como denunció el exiliado y opositor José Miguel de Velasco (Velasco, 1848). Huelga decir que el resultado fue de fracaso y la anexión no sucedió, continuando con el Litoral como única salida al Pacífico. Por ello, y solo por conocer la imposibilidad temporal de tomar Arica, la administración de Ballivián trató de aplicar ciertas políticas destinadas al litoral atacameño para mejorar su situación en conexión con el mercado internacional. Estas se centraron en aranceles diferenciales en pugna con Arica y las fronteras terrestres; lucha contra el contrabando de mercancías a través de facilitar la negociación a los comerciantes extranjeros; y mejora de la comunicación y las infraestructuras, como propuso el poder local.

En primer lugar, el acercamiento del gobierno estatal al Litoral se efectuó a partir de medidas de choque que pudieran dar resultados inmediatos, como eran los aranceles diferenciales que debían beneficiar a Cobija ante las fronteras de tierra. A diferencia de la intención del poder local, la acción del Estado no iba solo dirigida, en este caso, al fomento de Cobija, sino también a la pérdida de poder comercial del sur del Perú, lo que pudiera crear una corriente de opinión pública en el país vecino para pedir la anexión de Arica a Bolivia.⁵⁴ De ese modo, la primera de las medidas del poder central para el Litoral –y, por extensión discursiva, las demás– siguió las directrices anteriores de tener a Arica como objetivo.

Fuera como fuere, estos aranceles existieron. Dado que “una de las primeras atenciones del Gobierno es proteger el comercio, el que ha sufrido graves alteraciones y atrazos a causa de los trastornos políticos que han ocurrido en la República y para inspirar confianza a los Estados vecinos”,⁵⁵ el 20 de febrero de 1842 el gobierno central instauró un programa propio de aranceles como respuesta a la invasión peruana repelida en Ingavi. “Hallándose Bolivia en plena libertad y posesión de deslindar los derechos diferenciales de importación y exportación extranjera [sic] para fomentar su único puerto Lamar y dar animación y vida a la industria nacional”, se decretó que “los efectos ultramarinos que se introduzcan en la República por las fronteras de tierra [mayoritariamente provenientes de Arica], satisfarán el cuarenta por ciento de derechos”, mientras que por Cobija serían menores.⁵⁶ Lo mismo pasaría con la extracción de oro y plata, libros impresos y productos agrícolas y fabriles, mientras que eran libres de derecho “las mulas caballos, acémilas y cualquiera especie de ganado que se introduzca de la República

52 ABNB, MI, 83/30, 20 de febrero de 1842.

53 Quien trató de conseguir garantías de una continua política arancelaria en el Perú favorable a Bolivia (“Carta de Francisco Zabalzo (Domingo de Oro) a José Ballivián”. AHMM, Lima, 11 de abril de 1845), y a su vez recibió órdenes para tener un acercamiento claro en cuanto hubiera oportunidad hacia la anexión de Arica y Tacna, (“Carta de Tomás Frías a Domingo de Oro”. AHMM, 11 de diciembre de 1844).

54 “Bolivia recibirá el provecho siendo impulsado el solo puerto que posee; y el daño dirigido a nosotros, recaerá solo sobre Tacna y Arica, por donde ya no traficarán esas sumas de efectos comerciales, debilitándose el movimiento, y esa comunicación tan vital para sus adelantos y progreso” (*Refutación*, 1845).

55 “Decreto de 27 de septiembre de 1841. La recaudación de los derechos de imposición de efectos naturales o industriales del Perú, Chile y de la República Argentina, se arregla a las leyes vigentes hasta 9 de Junio último”. CDLDOR.

56 “Decreto de 20 de febrero de 1842. Derechos que deben satisfacer los efectos ultramarinos y los de los Estados vecinos”. CDLDOR.

Argentina [sic], para su expendio en Bolivia” y “los víveres, comestibles, ganados de cualquier especie y alimentos de primera necesidad, que por mar o tierra se importen a la República”. Paralelamente, se trató de incentivar la creación de una marina comercial nacional, aplicando aranceles favorables a la extracción de dinero acuñado en buques con bandera boliviana,⁵⁷ y se trató de facilitar el cobro de las tarifas a partir del remate de algunas como las destinadas a los licores extranjeros con contratos anuales.⁵⁸

Finalizada la guerra con el Perú, los aranceles se relajaron. Conservaron la voluntad de hacerlo “sin perjuicio de la preferencia que debe darse al puerto nacional Lamar”,⁵⁹ pero fueron confirmados, con alguna rebaja ulterior, por el poder legislativo.⁶⁰ Esa aprobación no fue definitiva, ya que a partir del 1 de diciembre de 1846 entró en vigor una lista de tarifas actualizada que siguió favoreciendo a Cobija ante las fronteras terrestres, dado que “el único medio de equilibrar los ingresos de la Nación con los gastos que demanda el servicio público, es el alzar moderadamente la tarifa de derechos que ahora rije [sic] en las aduanas”.⁶¹

La continua fluctuación de tarifas arancelarias derivó de la urgencia por encontrar un término medio entre las necesidades del Estado, los intereses paceños ligados a Arica (Valerie Fifer, 1972), los comerciantes locales y los extranjeros, a partir del ensayo-error. Sumada a los problemas enumerados en el apartado anterior, como las contradicciones diplomáticas o la laxitud de aplicación de estos derechos, los aranceles no aportaron los beneficios esperados ni al territorio, por ir dirigidos a un incentivo productivo y comercial que quedó a medio camino, ni al Estado, por necesitar un numerario que no llegó, ni permitir una hipotética anexión de Arica a Bolivia.

En segundo lugar, y relacionada estrechamente con los aranceles, aparece la lucha contra el contrabando y la preferencia por el comercio y la producción extranjera en el Litoral. El Estado, centrado en maximizar la producción económica que suponía la recaudación de tarifas, vio en el contrabando la amenaza más acuciante, algo que no era compartido totalmente con el poder atacameño (Barros, 2008; Borie et al., 2016). Se focalizó la problemática en la población local y, sobre todo, la peruana,⁶² aumentando la vigilancia en las fronteras de tierra y mar,⁶³ aunque la falta de recursos de los departamentos de policía impidió una respuesta adecuada al contrabando.⁶⁴

La urgencia e importancia del contrabando fue creciente —algo que tuvo profundas raíces históricas (Platt, 2014)—, acompañada de políticas que se mostraron insuficientes. Retomadas las relaciones con el Perú después del episodio bélico de inicios del mandato de Ballivián, en 1844 se ordenó la racionalización del tránsito de productos extranjeros a Bolivia a los prefectos de departamento. Además, decía la orden:

57 “Decreto de 31 de marzo de 1843. Derechos de extracción del dinero en buques nacionales”. CDLDOR.

58 “Orden de 3 de septiembre de 1844. Alcabala y remate del impuesto de licores extranjeros”. CDLDOR.

59 “Decreto de 26 de febrero de 1844. Modo de pagar derechos por la introducción de efectos extranjeros y de los de la industria agrícola y fabril del Perú”. CDLDOR.

60 “Ley de 2 de noviembre de 1844. Derechos de internación de efectos de ultramar, por las fronteras de tierra”. CDLDOR.

61 “Decreto de 1 de diciembre de 1845. Derechos de efectos internados a la República desde 1 de Diciembre de 1846”. CDLDOR.

62 Es notable el caso de la cascarilla, extraída de forma ilegal por la frontera con Perú de las provincias de Caupolicán y Muñecas, en el norte de La Paz (ABNB, MI, 91/11, 4 de febrero de 1842).

63 ABNB, MI, 91/11, 18 de marzo de 1842; MI, 83/33, octubre de 1843; MI, 96/48, 13 de julio de 1843.

64 ABNB, MI, 95/53, 28 de febrero de 1843.

[...] procurará también recojer informes verídicos y minuciosos, que ilustren al Gobierno, a fin de que pueda dictar otras medidas que corten el contrabando y aseguren la percepción de los derechos fiscales, sin causar molestias ni incomodidades a los comerciantes.⁶⁵

Reducir el comercio a una ruta controlable debía ir acompañado de controles rutinarios específicos. En el caso del puerto, al ser un ámbito de espacio limitado, el control tomó más importancia que en los caminos. Específicamente, dado que Cobija era la salida natural de los productos minerales del departamento de Potosí, se debía tener un mayor cuidado, ya que el “metal [en el caso de la orden citada, el oro] en pequeño volumen contiene un valor grande” que puede ser “distribuido en pequeñas porciones”, por lo que “para evitar el fraude que de semejante abuso resulta contra los sagrados intereses del erario”, debe prevenirse que el “administrador de la aduana e individuos del resguardo hagan un prolijo reconocimiento, no solo del equipaje y montura de los individuos, que salgan de ese puerto para el exterior, sino también de sus personas”.⁶⁶

A su vez, se endureció la lucha judicial contra el contrabando a través de la reglamentación de procedimientos. Considerando que “por las leyes fiscales es castigado el delito de contrabando con solo la pena de comiso”, y que “por no estar determinado el orden de proceder en estas causas, han ocurrido entorpecimientos y dilaciones perjudiciales, tanto al fisco como a los interesados en el comiso y a los sindicatos en el delito de contrabando”, se pasó a prender todos los artículos introducidos ilegalmente y retener a los responsables, mientras que si “el contrabando consistiere en artículos de comercio prohibido, a más de la aprehensión real de especies y de arrias, se hará también la personal del autor del contrabando y de los arrieros”.⁶⁷ Con los productos tomados, se procedería al “depósito en almacén, si fueren de las de comercio permitido, mas si fueren de vedado tráfico, no se avaluarán ni ajustarán sus derechos, y si solo se almacenarán”; con excepciones, ya que en caso de ser plata o cascarilla, “las primeras pasarán al banco más inmediato, y la segunda a la sociedad asentista, y en su defecto a la aduana, bajo de razón que exprese su peso y calidad”. Los productos, pues, antes puestos en comiso, volverían al mercado legal y el encierro pasaría a ser el destino del contrabandista.

Dada la consideración de que el contrabando era practicado por la población propia o, en su defecto, por la de países vecinos, una forma de minimizarlo era trasladar el negocio de producción o extracción y exportación a manos extranjeras, lo que también solucionaba la falta de capitales propios. Ante propuestas como la de Jorge Ledsmar, que pretendió arrendar una ganera cercana a Cobija con capital boliviano, el Ministerio del Interior consideró que debían esperar a compañías extranjeras, las únicas capaces de llevar a cabo tal negocio con éxito, más beneficiosas para las arcas del Estado y las exportaciones y con un mayor control sobre el producto.⁶⁸ El comercio extranjero era, pues, una forma de maximizar los ingresos estatales sin necesidad de una mayor inversión en vigilancia, lo que debía suponer un aumento del tránsito comercial en el puerto de Cobija (Cajías, 1997). Eso entraba en contradicción con las pretensiones del poder local del puerto, que demandaba una mayor obligatoriedad de tareas y control para los comerciantes foráneos.

65 “Orden de 3 de septiembre de 1844. Ruta por donde han de internarse los efectos extranjeros”. CDLDOR.

66 “Orden de 19 de febrero de 1845. Medidas para evitar el contrabando del oro”. CDLDOR.

67 “Decreto de 22 de abril de 1847. Juicio de contrabando”. CDLDOR.

68 ABNB, MI, 83/30, 12 de febrero de 1842.

En tercer lugar, el gobierno central trató de solucionar los problemas de conectividad de Cobija y el Litoral con el interior del país, reclamación constante –y la más insistente y continua en el tiempo– del poder local del departamento, y solucionar las limitaciones del puerto por su falta de infraestructura. Pero si bien los grupos socioeconómicos locales centraron sus reclamaciones en el camino y la adecuación y mantenimiento de postas, el Estado consideró que la solución para Cobija pasaba por el aumento y la mejora del número de acémilas, carretas y arrieros destinados al transporte de productos de importación y exportación. El cuello de botella para el comercio del Litoral, que el poder local situó en la necesidad de utilizar arrieros especializados por el mal estado del camino carretero, fue también situado por el poder central en el transporte, pero considerando que la solución era aumentar su número, no la calidad y capacidad del camino.

En noviembre de 1844, el legislativo secundó al ejecutivo aprobando una ley según la cual “el Gobierno promoverá por todos los medios que estén a sus alcances, una sociedad o empresas particulares, que se encarguen de establecer carretas para el porteo de cargas de Cobija a La Paz y a Potosí, concediendo algunos privilegios”. En el caso de no ser una medida exitosa, al año siguiente de no formalizarse ninguna sociedad carretera, “el Gobierno establecerá el mencionado porteo por carretas, de cuenta del Estado, dando para el efecto los reglamentos convenientes”,⁶⁹ lo que sería financiado por las ganancias del guano.⁷⁰ Por otra parte, un año después llegó a Cobija un cargamento de 35 camellos como respuesta a una promesa personal hecha al presidente Ballivián por el guanero británico Horatio Bland.⁷¹ Estos animales debían solucionar los problemas de transporte de carga y conectividad portuaria,⁷² pero pronto se demostraron no estar “todavía en estado de dedicarlos a un trabajo activo”.⁷³ Acabó siendo una operación desastrosa, no quedando rastro de los camellos después de 1847.⁷⁴

Junto a la pretendida mejora en el transporte, el gobierno trató de adecuar las instalaciones portuarias, expuestas a las inclemencias del tiempo. Para ello, se antojó necesaria la construcción de un muelle que permitiera operaciones comerciales resguardadas del mar.⁷⁵ Se emitió una orden al respecto, en 1842, en la que, se decía, “aunque con sola la paz que goza la República, se debe esperar que los pueblos lleguen al grado de prosperidad a que son llamados”, debía ayudárseles a encontrar la senda del progreso, siendo “deber del Gobierno impulsar con providencias análogas el desenlace de las mejoras”.⁷⁶ Dado que “el adelantamiento del puerto Lamar” no podía ofrecer “al comercio toda la seguridad, ventajas y comodidades que faciliten el transporte de las mercaderías”, se impuso el cobro de “un real de todo vulto [sic] corriente” para la construcción de un muelle, obra que debía estar destinada a la empresa externa que presentara una mejor propuesta, de la que no se tiene constancia.

69 “Ley de 4 de noviembre de 1844. Se establecen carretas en el camino de Cobija a Potosí y a la Paz”. CDLDOR.

70 “Ley de 11 de noviembre de 1844. Autoriza al Ejecutivo para gastar 200.000\$ del negocio huano, en la navegación del Pilcomayo”. CDLDOR.

71 ABNB, MI, 111/44, 21 de agosto de 1845.

72 CDL, 0456 C-2.3.5, 24 de noviembre de 1845, f. 1; 0456 C-2.3.5, 2 de diciembre de 1845, f. 2; 0456 C-2.3.5, 12 de febrero de 1846, f. 4; 0456 C-2.3.5, 17 de febrero de 1846, f. 3.

73 Sin embargo, parecían ser muy prometedores para el transporte de mercancías al interior, “por ser de una especie superior a la llama” (ABNB, MI, 116/41, 9 de enero de 1846).

74 CDL, 0456 C-2.3.5, 1 de junio de 1847, f. 7.

75 Como señalan Pié i Ninot et al. (2015), lo pretendido era domesticar la costa, una acción continuada mundialmente en el siglo XIX (ABNB, MI, 92/30, enero de 1842).

76 “Orden de 22 de diciembre de 1842. Contrata para la construcción de un muelle en Cobija. Pensión que para el efecto ha de pagar todo bulto”. CDLDOR.

Las tres vías para el progreso de Cobija aplicadas por el Estado no tuvieron el éxito esperado y no respondieron a las demandas del poder local. La evidencia de no poder tomar Arica se sumó a la falta de fe en las posibilidades económicas de Cobija y el Litoral (Quesada, 1996), donde, aun producir recursos de importancia, como el guano, y tener un caladero de relevancia regional, no llevaron a reinvertir las posibles ganancias surgidas en la región.⁷⁷ Cobija fue fomentada a falta de Arica y con la falsa esperanza de tomar el puerto sur-peruano en un futuro próximo. Pero, además, el análisis de las fuentes apunta a que la razón del nulo interés real en Cobija fue que la administración de José Ballivián, sin ver al puerto como una salida comercial viable para Bolivia y sin Arica, trató de dar la espalda al Pacífico para centrarse en una salida al Atlántico. La salida directa hacia el océano Atlántico implicaba la navegación fluvial de los ríos de los desconocidos Orientes bolivianos. Las dificultades que eso entrañaba requirieron de recursos y atención, configurando la región oriental como la vía más esperanzadora de un porvenir de progreso para Bolivia en la expectativa del gobierno (Frías, 1846; Dalence, 1851) y relegando otros planes de desarrollo, como el de Cobija, a la timidez y la circunstancia.

Reflexiones finales

La década de 1840 no cambió sustancialmente el paisaje físico de la costa atacameña a domesticar ni la ordenación territorial del *hinterland* del puerto. Eso no implica que no se produjeran cambios en el paisaje económico que tuvieron posteriores repercusiones, como el interés creciente por el guano (Dalence, 1851; Valerie Fifer, 1972), la conversión de Cobija en puerto preferente del norte de Argentina –además del sur de Bolivia– (Conti y Langer, 1991; Conti, 2008a), o el aumento del número de inmigrantes chilenos en el Litoral, acabando por constituirse como mayoría (Pinto Vallejos y Valdivia Ortiz de Zárate, 1997).

La evolución señalada, más que producirse gracias a la aplicación de un proyecto concreto, se dio a pesar de la discusión inconclusa entre los intereses y soluciones para el territorio propuestas tanto por el poder local como por el poder central. La ineficiencia del nuevo Estado republicano en sus márgenes (Bohoslavsky y Godoy, 2010; Godoy, 2013) se hizo patente en el Litoral boliviano, llevando a la creación de dos proyectos paralelos para un mismo paraje, en algunos aspectos coincidentes y en otros contradictorios, sin la fuerza necesaria como para imponerse. Aunque la transformación portuaria propia del siglo XIX latinoamericano quiso darse en Cobija, en el mandato de Ballivián fue postergada, sin aprovechar, para el desarrollo local, el auge guanero vivido en esa época. La zona siguió siendo marginal en el sistema económico-comercial mundial y en el propio mercado boliviano.

El interés suscitado internacionalmente por el guano del litoral implicó la necesidad de adecuar el territorio al auge económico que se le suponía inevitable. Hubo dos vectores para el desarrollo de Cobija y el Litoral boliviano en la década de 1840. El primero de ellos, el proyecto del poder local, adecuado al territorio por la cercanía y el conocimiento empírico de sus propulsores de los problemas regionales, fue sucesivamente ignorado en varios aspectos por el Estado, y en ocasiones se actuó, como se ha expuesto, de forma unilateral.⁷⁸ Desde el poder local se insistió en la aplicación de aranceles diferenciales que favorecieran al puerto de Cobija como principal entrada y salida del comercio boliviano, así como al crecimiento industrial de su *hinterland*, siendo, en este caso, una reclamación atendida por el gobierno de Ballivián.

77 “Ley de 11 de noviembre de 1844. Autoriza al Ejecutivo para gastar 200.000\$ del negocio huano, en la navegación del Pilcomayo”. CDLDOR.

78 ABNB, MI, 97/52, 21 de septiembre de 1843.

No obstante, esa protección sufrió de numerosas excepciones y evasiones que coartaron su aplicabilidad y resultados. De mismo modo se insistió en conformar un control efectivo del territorio para evitar incursiones chilenas y/o peruanas, efectuadas a modo de razias,⁷⁹ y en aumentar la seguridad interior dados los disturbios que, se decía, provocaba la inmigración chilena a Cobija.⁸⁰ Ambas demandas, a diferencia de la arancelaria, no fueron respondidas más que por medidas puntuales.

Si bien podría argumentarse que esa negligencia fue también libertad y les permitió continuar con sus negocios, lícitos o no, sin trabas burocráticas, parece claro que el territorio, ante unas condiciones geográficas y ambientales adversas a toda actividad humana y una actividad comercial extranjera de mucho mayor calado y poderío que la que se pudiera llevar a cabo desde la localidad, aunque fuese de parte de empresarios de peso como José María Artola, necesitaba de cierta protección de un ente estatal para convertirse en una región próspera. La suma inferioridad de recursos ante las múltiples adversidades apabullantes intrínsecas al Litoral impedía una actividad propia sin cierto impulso previo, y los negocios que existieron –que, como se ha visto, los hubo– vieron la luz por tener una ayuda previa, fuera del Estado boliviano o de compañías europeas. La dejadez favoreció el contrabando y el comercio extranjero, pero no los proyectos de comercio reglado nacionales.

El segundo vector, el proyecto del gobierno de José Ballivián para el Litoral, no tuvo una línea argumental clara más que la preferencia por una posible anexión de Arica, el puerto mejor situado para la ciudad de La Paz;⁸¹ o por los Orientes, que bajo Ballivián se pusieron en la órbita política boliviana tratando de buscar una salida fluvial al Atlántico para el comercio y el poblamiento de las Tierras Bajas. Aun así, sabiendo que el puerto sur-peruano seguiría en manos del Perú, y de forma paralela al mayor interés oriental, no se ignoró totalmente a Cobija y se aplicaron una serie de medidas concretas. Se ha apuntado a la política proteccionista de aranceles diferenciales, sin un éxito destacable, tanto por sus fallas estructurales como por el hecho de ser aranceles enfocados no al fomento comercial e industrial de Cobija y el Litoral, sino a la destrucción económica de Arica para favorecer una posterior anexión a Bolivia. El interés dispar del Estado y del territorio impidió una mayor incidencia de esas tarifas a la importación.⁸² Las infraestructuras fueron abordadas, aunque las acciones se centraron en mejorar y aumentar los transportes, y no los caminos, como el poder local reclamó. Básicamente, se fomentaron iniciativas que partieron de la lógica que consideraba a esos transportes como un cuello de botella para el comercio en Cobija.⁸³ Proyecto de apariencia improvisada, no parecía tener confianza en el éxito del territorio al que iba destinado. Cobija fue fomentada solo dado que Arica no era boliviana.

La inacción de la República para con el territorio litoral pudo tener mayores consecuencias. El debilitamiento económico que supuso el aislamiento del puerto de Cobija respecto al resto del Estado, la preferencia del comercio nor-argentino, a fines de la década de 1840, por Valparaíso

79 Teniendo como *annus horribilis* de las incursiones 1842, cuando en plena guerra contra el Perú, Chile trató de avanzar su frontera hasta Mejillones (ABNB, MI, 92/30, 2 de junio de 1842; MI, 116/41, 17 de agosto de 1846, f. 10).

80 ABNB, MI, 80/25, 9 de diciembre de 1840.

81 “Carta de Tomás Frías a Domingo de Oro”. AHMM, 11 de diciembre de 1844; Demélas (1992) y Vargas Mansilla (2018).

82 ABNB, MI, 83/30, 12 de febrero de 1842.

83 “Ley de 4 de noviembre de 1844. Se establecen carretas en el camino de Cobija a Potosí y a la Paz”. CDLDOR.; CDL, 0456 C-2.3.5, 12 de febrero de 1846, f. 4; 0456 C-2.3.5, 17 de febrero de 1846, f. 3.

como punto de salida de las exportaciones (Borie et al., 2016) y la falta de presencia estatal alienaron el territorio y sus grupos socioeconómicos dirigentes de los proyectos nacionales propuestos desde el centro. Después de la serie de catástrofes naturales de mediados de siglo y del traslado del comercio a Mejillones y Antofagasta (Godoy, 2013), en la práctica puestos en manos de chilenos, el poder local de Cobija y su *hinterland* se diluyó, no oponiendo resistencia notable en la Guerra del Pacífico (Barros, 2015; Ibarra Cifuentes, 2016). Esa relación entre el declive de los grupos decisorios del Litoral y la progresiva pérdida del departamento podría dar pie a nuevas investigaciones en un formato diacrónico.

Agradecimientos

Este trabajo se inscribe en el proyecto de investigación I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación (Ref. PID2019-103879GB-I00) que se desarrolla en el seno del TEIAA (2017SGR26), grupo de investigación consolidado por el Comissionat per a Universitats i Recerca del DIUE de la Generalitat de Catalunya. Agradezco los comentarios de los evaluadores y de Pilar García Jordán, que ayudaron a dar la forma final a este trabajo.

Referencias citadas

- Aldunate, C., Castro Rojas, V., Varela G., V. (2008). San Bartolo y Cobija: Testimonios de un modo de vida minero en las Tierras Altas y la costa de Atacama. *Estudios Atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, 35, 97-118.
- Aleman, J. (2014). Las relaciones puerto-ciudad en Europa y América Latina: un intercambio de experiencias. *Portus*, 1, 7-17.
- Alfaro, S. O. (2000). La investigación urbana y el poder local: un acercamiento desde la sociología del desarrollo. *Realidad: Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, 73, 2000, 41-53.
- Aranzaes, N. (1918). *Las Revoluciones de Bolivia*. La Paz: Talleres Gráficos La Prensa.
- Ballivián, J. (1841). *Campaña de cuarenta días, hecha por el Ejército boliviano al mando de S.E. el Jeneral D. José Ballivián, contra el Ejército invasor del Perú a las órdenes del Jeneralísimo de sus armas D. Agustín Gamarra*. Sucre: Imp. del Colegio de Artes.
- Barragán, R. (2009). “Hegemonías y “Ejemonías”: las relaciones entre el Estado Central y las Regiones (Bolivia, 1825-1952). *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 34, 39-51.
- Barros, A. (2008). Identidades y propiedades: transiciones territoriales en el siglo XIX atacameño. *Estudios Atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, 35, 119-139.
- Barros, A. (2015). Revolución chilena, litoral boliviano: La Patria, la Compañía de Salitres y los prolegómenos de la Guerra del Pacífico en el Desierto de Atacama (1870-1879). *Revista de Antropología Experimental*, 15, 483-520.
- Blumenthal, E. (2015). “Lo que viene de afuera siempre vale más”: exiliados argentinos entre Europa y América (1840-1855) (pp. 251-266). En Moisan, J. et al. *Exils entre les deux mondes: migrations et espaces politiques atlantiques au XIXe siècle*. París: Les Perséides.
- Bohoslavsky, E., Godoy, M. (2010). *Construcción estatal, orden oligárquico y respuestas sociales: Argentina y Chile, 1840-1930*. Buenos Aires: Prometeo Libros.

- Borie, C., Castro Rojas, V., Varela, V., Aldunate, C. (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.
- Cajías, F. (1975). *La provincia de Atacama: 1825-1842*. La Paz: Instituto Boliviano de Cultura.
- Cajías, F. (1997). El norte y el sur de Bolivia: Arica y Cobija en los primeros años republicanos. En Barragán, R. et al. *El Siglo XIX en Bolivia y América Latina* (pp. 129-137). La Paz: IFEA.
- Carrasco, M. (1960). *José Ballivián, 1805-1852. Estampas históricas*. Buenos Aires: Hachette.
- Chaile, T. L., Quíñonez, M. M. (2017). Construcciones identitarias y sentidos de pertenencia en el espacio surandino al finalizar la guerra de independencia. Salta (Argentina) y Bolivia entre 1824 y 1826. *Anuario de Estudios Americanos*, 74(2), 557-588.
- Colàs, P. (2019). Auge y caída de Andrés de Santa Cruz y su Confederación: el “imperio de la traición” y la legitimación caudillista. *Boletín Americanista*, 79, 47-67.
- Conti, V. (2003). Circuitos mercantiles, medios de pago y estrategias en Salta y Jujuy (1820-1852) (pp. 113-133). En Irigoín, M. A. et al. *La desintegración de la economía colonial: comercio y moneda en el interior del espacio colonial (1800-1860)*. Buenos Aires: Biblos.
- Conti, V. (2008a). Circulación de mercancías y mercaderes por el espacio surandino (1820-1850). En Pereira, T. et al. *La circulación en el mundo andino, 1760-1860* (pp. 219-252). Santiago: Fundación Mario Góngora.
- Conti, V. (2008b). Una empresa mercantil familiar en el espacio económico surandino. “Tezanos Pinto y Cía.” 1794-1854. En Bandieri, S. et al. *Las escalas de la Historia Comparada*. Tomo II. (pp. 29-55). Buenos Aires: Miño y Dávila.
- Conti, V., Langer, E. D. (1991). Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes Centromeridionales (1830-1930). *Desarrollo Económico*, 31(121), 91-111.
- Conti, V., Sica, G. (2011). Arrieros andinos de la colonia a la independencia. El negocio de la arriería en Jujuy, Noroeste Argentino. *Nuevo mundo, mundos nuevos. Débats*, 20-37. Recuperado de: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/60560>
- Dalence, J. M. (1851). *Bosquejo estadístico de Bolivia*. Sucre: Imprenta de Sucre.
- Demélas, M. D. (1992). *L'invention politique. Bolivie, Équateur, Pérou au XIXe siècle*. París: Éditions Recherche sur les Civilisations.
- Díez Cano, L. S. (1999). Los estudios sobre el poder local: planteamientos y tendencias sobre la investigación reciente. *Hispania*, 59(201), 97-111.
- D'Orbigny, A. (2002 [1845]). *Viaje a la América Meridional*. Tomo III. Lima: IFEA, 2002.
- Frías, F. (1846). *Nota dirigida a S.G. el señor Don Tomás Frías, ministro de Relaciones Exteriores de Bolivia, por Don Félix Frías, cónsul de la misma República en Chile*, Valparaíso, Imprenta del Mercurio.
- Galarza, A. (2014). “Un nuevo puerto para Buenos Aires”. La boca del río Salado como alternativa a los bloqueos portuarios en el Río de la Plata (1830-1850). *Historia Crítica*, 53, 83-107.
- García Jordán, P. (2001). *Cruz y arado, fusiles y discursos: la construcción de los Orientales en el Perú y Bolivia, 1820-1940*. Lima: IFEA – IEP.

“Bolivia recibirá el provecho siendo impulsado el solo puerto que posee”. Cobija y el Litoral entre el poder...

- García Jordán, P. (2006). *“Yo soy libre y no indio: soy guarayo”*. Para una historia de Guarayos, 1790-1948. Lima: IFEA – PIEB – IRD – TEIAA.
- García Jordán, P. (2017). El “espacio blanco” recorrido por d’Orbigny, 1831-1832. Una representación de Guarayos y sus habitantes. *Revista Complutense de Historia de América*, 43, 237-258.
- Godoy, M. (2013). Donde el Cóndor de los Andes apenas se posa tímido. El puerto de Cobija y el litoral de Atacama en el informe del coronel Quintín Quevedo, julio de 1867. *Estudios Atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, 46, 127-144.
- Groff Greever, J. (1987). *José Ballivián y el Oriente boliviano*. La Paz: Empresa Editora Siglo Ltda.
- Heln, C. (2014). Port cities and urban wealth: Between global networks and local transformations. *International Journal of Global Environmental Issues*, 13, (2/3/4), 339-361.
- Huber Abendroth, H. (1997). Comercio, manufactura y hacienda pública en Bolivia entre 1825 y 1870. En Barragán, E. et al. *El siglo XIX: Bolivia y América Latina*. Lima: IFEA, 1997.
- Ibarra Cifuentes, P. (2016). Peruanos y bolivianos en la sátira chilena de la Guerra del Pacífico (1879-1884). *Historia y Comunicación Social*, 21(1), 75-95.
- Klein, H. S. (1992). *Bolivia: The Evolution of a Multi-Ethnic Society*. Oxford: Oxford University Press.
- Langer, E. D. (2003). Bajo la sombra del Cerro Rico. Redes comerciales y el fracaso del nacionalismo económico en el Potosí del siglo XIX. *Revista Andina*, 37, 77-94.
- Langer, E. D. (2009). Bringing the Economic Back In: Andean Indians and the Construction of the Nation-State in Nineteenth-Century Bolivia. *Journal of Latin American Studies*, 41(3), 527-551.
- Langer, E. D. (2018). Integración económica en el desierto de Atacama antes y después de la Guerra del Pacífico. *Anuario de Estudios Bolivianos Archivísticos y Bibliográficos*, 25, 235-254.
- Lema Garrett, A. M. (2014). El hombre del nuevo mundo: Indígenas de las tierras bajas bolivianas en la mirada de Alcide D’Orbigny. *Caravelle. Cahiers du monde hispanique et luso-brésilien*, 103, 67-83.
- Letelier Cosmelli, 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 Cosmelli, J., Castro Rojas, V. (2017). Changos en el Puerto de Cobija. Transformaciones sociales durante el siglo XIX. *Revista Española de Antropología Americana*, 47, 127-142.
- Letelier Cosmelli, J., Castro Rojas, V. (2019). Imaginarios del Puerto Lamar desde 1825 a 1877. *Chungara. Revista de Antropología Chilena*, 51(1), 155-166.
- Lichtenstein, W., Crampton, E. M., Ullrick, L. F. (1918). Administration of José Ballivián in Bolivia. *The Hispanic American Historical Review*, 1(4), 403-414.
- Lofstrom, W. (1974). Cobija, Bolivia’s First Outlet to the Sea. *The Americas*, 31(2), 185-205.
- López Beltrán, C. (2016). *La ruta de la plata: de Potosí al Pacífico*. La Paz: Plural.
- Malvarez, M. F. (2017). El paisaje de la ruta de la plata: de Potosí al Puerto de Arica (s. XVI-XVIII). Metodología para el estudio del paisaje histórico y estrategias para el re-uso de las vías de comunicación

- históricas. En *ReUso Granada: V Congreso Internacional sobre documentación, conservación y reutilización del patrimonio arquitectónico y paisajístico* (pp. 249-254). Granada: EUG.
- Martínez, J. L. (1985). Información sobre el comercio de pescado entre Cobija y Potosí, hecha por el corredor de Atacama, Don Juan de Segura (19 de julio de 1591). *Cuadernos de Historia*, 5, 161-171.
- Osorio, A. (2003). Municipio y educación ciudadana. Tocqueville ante el papel educativo de la política local. *Estudios sobre Educación*, 5, 161-171.
- Peralta, V., Irurozqui, M. (2000). *Por la Concordia, la Fusión y el Unitarismo. Estado y caudillismo en Bolivia, 1825-1880*. Madrid: CSIC.
- Pesoa Marcilla, M. (2014). Sembrando ciudades: La fundación de ciudades en la provincia de Buenos Aires (1810-1916). *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, 4, 99-115.
- Philippi, R. A. (1860). *Viage al Desierto de Atacama hecho de orden del Gobierno de Chile en el verano 1853-54*. Halle: Eduardo Anton.
- Pié i Ninot, R., Vilanova Claret, J. M., Díaz Ameneiro, P. (2015). Allí donde el mar acaba. *Quaderns de Recerca en Urbanisme*, 5/6, 62-85.
- Pinto Vallejos, J., Valdivia Ortiz de Zárate, V. (1997). Peones chilenos en tierras bolivianas: la presencia laboral chilena en Antofagasta (1840-1879). En Barragán, R. et al. *El siglo XIX: Bolivia y América Latina*. Lima: IFEA.
- Platt, T. (2014). Caccheo y minería mediana en las provincias de Potosí: López y Porco (1830-1850). *Estudios Atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas*, 48, 85-118.
- Prudencio, J. (1842). *Reseña del estado ruinoso de Bolivia por un ciudadano*. Sucre: Imprenta de la Libertad.
- Quesada, J. I. (1996). El comercio de Bolivia y su salida al mar. *Revista Presencia* (Bolivia). 31 de marzo de 1996.
- Refutación de la Época al Republicano de Arequipa sobre varias cuestiones de público interés entre el Perú y Bolivia*. (1845). La Paz: Imprenta de la Época.
- Rosanvallon, P. (2003). *Por una historia conceptual de lo político*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Schmit, R., Rosal, M. A. (1995). Las exportaciones del litoral argentino al puerto de Buenos Aires entre 1783 y 1850. *Revista de Historia Económica*, 3, 581-607.
- Shchelchkov, A. A. (2011). *La utopía social conservadora en Bolivia: el gobierno de Manuel Isidoro Belzu (1848-1855)*. La Paz: Plural.
- Soto Villafior, R. (2010). Posesión del Desierto de Atacama. *Investigaciones*, 7, 89-114.
- Valerie Fifer, J. (1972). *Bolivia: Land, Location, and Politics since 1825*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Vargas Mansilla, S. C. (2018). *El encierro del espacio nacional boliviano visto desde Mejillones de 1842 a 1866*. Tesis de Maestría en Historia. Universidad Andina Simón Bolívar, Quito, Ecuador.
- Velasco, J. M. (1848). *Exposición y Protesta que hace el Mayor Jeneral José Miguel de Velasco como Presidente Legal de Bolivia contra la autoridad usurpadora y el Gobierno Ilegítimo del Jeneral José Ballivián*. Sucre: Imp. de Beeche y cía.

“Bolivia recibirá el provecho siendo impulsado el solo puerto que posee”. Cobija y el Litoral entre el poder...

Vidal-Beneyto, J. (2015). *Estructura del poder local: análisis teórico y empírico*. Tesis Doctoral, Facultad de Derecho, Universidad Complutense de Madrid, Madrid, España.

Wallerstein, I. (2005). *Análisis de sistemas-mundo. Una introducción*. Ciudad de México: Siglo XXI.

Fuentes documentales y periódicas

ABNB Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia, Sucre. Colección Ministerio del Interior (MI).

AHMM Archivo Histórico del Museo Mitre, Buenos Aires.

AVMSC Archivo Virtual Histórico del Mariscal Santa-Cruz, La Paz.

CDL Casa de la Libertad, Sucre.

CDLDOR *Colección Oficial de Leyes, Decretos, Órdenes y Resoluciones Supremas que se han expedido para el Régimen de la República Boliviana*. 1858. Sucre: Imprenta de López.

