



La economía indígena y el circuito mercantil en la Atacama boliviana de mediados del siglo XIX: entre la dominación neocolonial y el clientelismo consignatario

The Mid-19th Century Indigenous Economy and Mercantile Circuit in the Bolivian Atacama: Between Neocolonial Domination and Consignment-based Patron-Clientage Relationships

Hans Gundermann¹ <https://orcid.org/0000-0002-1844-4713>

Carlos Chiappe² <https://orcid.org/0000-0002-1760-6004>

¹ Universidad Católica del Norte, San Pedro de Atacama. CHILE. hgunder@ucn.cl

² Universidad Católica del Norte, San Pedro de Atacama. CHILE. carlos.chiappe@ucn.cl

Resumen

Es común encontrar en fuentes administrativas estatales y en observaciones de viajeros de la época la idea de que la sociedad indígena atacameña del siglo XIX era "arriera". Esta aseveración ha teñido, en parte, la forma en que hoy seguimos caracterizando a este actor social durante el período boliviano de Atacama. Si bien es cierto que la arriería y la agricultura de forrajes experimentaron por entonces un auge vinculado al proyecto nacional de activación económica, en este artículo buscamos problematizar qué tanto la población en general y la indígena en particular se volcó al arrieraje como resultado de la redefinición y expansión de los circuitos comerciales republicanos. Con el objeto de responder este interrogante, proponemos un enfoque que considera al conjunto de actores de la economía, suma nuevas hipótesis y categorías conceptuales y utiliza evidencia documental inédita.

Palabras clave: Bolivia, Atacama, siglo XIX, arriería, indígenas, exacciones estatales y privadas.

Abstract

The idea that 19th-century Atacama indigenous people were a muleteering society is prevalent in state administrative sources and observations by the era's foreign travelers. This assertion has tinged, in part, today's portrayals of this member of society from the Atacama's Bolivian period. While national economic activation plans did lead to a boom in muleteering and forage agriculture, this article questions how much of the general population and the indigenous, in particular, got involved in muleteering as a result of the redesign and expansion of republicans trade circuits. To answer this question, we propose an approach that considers all the economic players, adds new hypotheses and conceptual categories, and draws on unpublished documentary evidence.

Keywords: Bolivian, Atacama, 19th century, muleteering, indigenous, state and private levies

Recibido: 01 octubre 2022 | Aceptado: 02 febrero 2023



Introducción

Durante el período boliviano, la sociedad regional de Atacama —mayoritariamente indígena— suele retratarse como íntimamente ligada a la arriería, “tradición” deudora de prácticas prehispánicas que se transformó en una actividad indispensable para el desarrollo económico-social de los Andes Centro-Sur (Sanhueza, 2012, p. 237, Letelier, 2016, p. 225-226). La centralidad que ha adquirido la arriería en la representación de la época ha teñido, en parte, la forma en que seguimos caracterizando hoy a los indígenas atacameños del siglo XIX.

Más allá de su intervención en labores conexas, como la agricultura de forrajes —que experimentó un gran crecimiento durante ese siglo (cfr. Bertrand, 1885, San Román, 1896, Valdés, 1886)— la idea que la sociedad atacameña era “arriera” es un lugar común sostenido por funcionarios y viajeros de la época. Por ejemplo, Manuel Dorado —secretario de Gobierno Lamar— comentaba que “los naturales y la mayoría de los vecinos de la Provincia (...) se han contraído a esta ocupación”¹ y Rodolfo Philippi (1860, p. 60) calculaba que la tercera parte de los habitantes de San Pedro de Atacama eran arrieros. Pero se trata de discursos basados en impresiones e intenciones. Por lo tanto, no bastan para respaldar tal aseveración.

A la luz de nuestros conocimientos actuales, cabe preguntarse entonces: ¿en qué medida y con qué características puede quedar definida esta sociedad como “arriera”? Esto busca problematizar qué tanto la población de la Atacama boliviana se volcó en el arrieraje como resultado de la redefinición y expansión de los circuitos comerciales que conectaban la costa del Pacífico (Puerto Lamar) con el sur de Bolivia (Potosí, Sucre, Oruro) y el Noroeste de Argentina (Salta y Tucumán, principalmente). Y luego, ¿qué tanto y cómo participó de ello la población sujeta a la definición fiscal y socio cultural de “indígena”? Esto es particularmente interesante porque —para el período republicano— el perfil sociocultural de los arrieros se halla pobremente estudiado (Letelier, 2016, p. 231).

Los circuitos regionales que se organizaron luego de extinguido el espacio peruano colonial articulaban varias escalas de economía y tipos de agentes económicos: mercancías provenientes de centros globales (Inglaterra y Francia, por ejemplo), con puertos de distribución y casas comerciales (con asiento en Valparaíso), el puerto nacional boliviano de Lamar (ex Cobija), su administración y casas de comercio delegadas, centros de consumo en el interior de Bolivia y Argentina. Pero ¿cómo operó ese segmento de agentes y actores, principalmente externos, atraídos por el mayor dinamismo —relativamente hablando—

¹ Manuel Dorado, Lamar, 12 de febrero de 1834, "A S.G. el Ministro Gral. en la seccion del Interior", Archivo y Bibliotecas Nacionales de Bolivia (ABNB), Ministerio del Interior (MI), 1834, Tomo (T) 50, N. 24, f. 3v. Respetamos la ortografía original siempre que no impida la lectura.

que la economía mercantil y los trajines asociados adquirieron desde la tercera década del siglo hasta fines de la década de 1870?

Problematizar supone avanzar en la construcción de un esquema de investigación socio histórica y antropológica más elaborado que el que disponemos hasta ahora. Y ello puede llevarse a efecto a través de tres acciones. Primero, con un cambio de enfoque que considere no sólo a los indígenas, sino al conjunto de actores de una economía regional. Segundo, con la incorporación de nuevas hipótesis y categorías conceptuales. Tercero, allegando nueva y mejor evidencia documental. Relativo a las dos primeras, proponemos un par de conceptos articuladores de interpretación: la noción de dominación neocolonial, que permite entender la posición de la población indígena en una estructura económica y social regional estratificada, y la de clientelismo consignatario, que ayuda a definir la relación entre categorías de agentes constituyentes del circuito mercantil. A uno y otro concepto se relacionan nociones derivadas que ayudan al desarrollo de un análisis más detallado y preciso.

Nos apoyamos en información inédita proveniente del Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (ABNB en lo sucesivo). En particular, dos documentos especialmente esclarecedores. El Censo de la Provincia de Atacama de 1840, que incorpora información detallada, persona por persona y para cada núcleo doméstico, relativa a la condición —raciológica, por lo demás— de “blanco” e “indígena”, así como su lugar de nacimiento o “patria”.² También, el oficio o actividad económica principal por el que eran reconocibles cada uno de los adultos y cabezas de núcleos domésticos. El otro es un documento muy particular denominado “Plan ó Reglamento que manifiesta el Consejo Municipal de la Provincia de Atacama al Sr. Prefecto del Distrito sobre el arreglo ó rejimen de las arrias”³, al que acompañan numerosas notas explicativas de gran interés ya que describen y denuncian la asimetría de la relación entre casas comerciales y arrieros “blancos” e “indígenas” que, por los páramos de Atacama, trasladaban cargas en la travesía con el interior de Bolivia y Argentina. En complemento, recurrimos a documentos administrativos emanados de la administración boliviana de Puerto Lamar (cartas, oficios e informes), también inéditos en su mayoría.

El artículo se organiza a través de cinco apartados. En el primero, “Antecedentes históricos de la Atacama boliviana y Puerto Lamar”, brindamos algunos elementos básicos

² “Censo de la población que tiene la Provincia de Atacama cuya operacion es practicada p.r el Gob.or actual Cno Juan Bautista Pelaez, con divicion de familias p.r sus respectivas señales”. ABNB, MI, 1840, T. 80 N. 25. El censo de la Provincia se presenta en un mismo expediente con el “Censo de la población del puerto de Lamar” sumando un total de 190 fojas. Este último segmento en proceso de análisis.

³ Del cual trabajamos con una copia que fue guardada en los archivos de Lamar bajo la signatura N. 388 y en el ABNB como MI, 1851, T. 137, N. 17 (ff. 16). El documento está firmado el 9 de enero de 1851 por Bernardo Nunes (vicepresidente), Vicente Gonzales (secretario), Santiago Gonzales (síndico) y Juan Lea Plaza (adjunto).

sobre la reactivación del puerto colonial de Cobija en 1827 y los desafíos que enfrentó el gobierno boliviano en los primeros años. En el segundo, “La población de la Provincia de Atacama: el Censo de 1840”, describimos la composición social y el lugar de nacimiento de la población censada. En el tercero, “La economía de los habitantes de la Provincia de Atacama según el Censo de 1840”, nos centramos en las orientaciones, actividades económicas, trabajo e ingresos del mismo grupo humano. En el cuarto, “Circuito, arriería y relaciones mercantiles”, analizamos esta actividad a través de los elementos que permitieron su crecimiento (“Caminos, postas y agricultura en función de la arriería”), las relaciones entre comerciantes y arrieros (“Una arriería regional atravesada por abusos”) y las acciones de las autoridades para enfrentar el problema (“El Plan de arrias de 1851”). En el quinto, “Explotación y endeudamiento: el clientelismo consignatario”, examinamos la inscripción de los arrieros en la economía regional a través de la relación con el Estado y con los comerciantes a quienes prestaban servicios. Finalmente, en las conclusiones, precisamos cuales fueron las posibilidades de acción de la población indígena, comparándola con las de la población “blanca” y evaluando las múltiples presiones a que estaba sometida.

Antecedentes históricos de la Atacama boliviana y el Puerto Lamar

La independencia de Bolivia en 1825 inició un período de gobiernos liberales cuyo exponente principal fue la gestión de Santa Cruz como presidente del país y de la Confederación Perú-Boliviana (1829-1839). Se buscó mejorar la minería por medio de la atracción de capitales y tecnología extranjeros y de la mejora del transporte y las comunicaciones.

En 1827 se refundó en Atacama el puerto colonial de Cobija con el nombre de Lamar, el cual pasó a ser la cabecera de la Provincia Litoral, dejando a San Pedro -localidad del interior que había sido el centro político durante la Colonia- en una posición dependiente. Se pretendía transformar a Lamar en un activo polo comercial, para lo cual se entregaron tierras, se eximieron impuestos, gravámenes y otorgaron créditos con bajo interés y plazos de devolución convenientes, lo que buscaba incentivar el asentamiento de vecinos y de casas comerciales. Esto último no se logró, tanto respecto de la cantidad de personas extranjeras que fue radicándose en Lamar, i.e, el crecimiento de la población del puerto, como en cuanto al interés de personas bolivianas en trasladarse a residir en este alejado rincón de costa marina. De hecho, comparada con la de peruanos, argentinos y chilenos, la boliviana fue una inmigración poco relevante. Medidas como la de eximir a indígenas de zonas interiores del pago del tributo para que se asentaran en Lamar o trabajaran de postillones en la ruta a Potosí, e incluir en esta exención a los pescadores

changos del sector, no fueron suficientes para asegurar asentamiento y expansión de población (Carmona et al., 2021, p. 36,45).

Aunque Lamar adquirió una definición de puerto libre por sus bajos aranceles, la primacía regional del puerto de Arica, los conflictos internos (contrabando de plata, revueltas, disputas entre autoridades y entre autoridades y comerciantes) y externos (guerras con Perú y con la Confederación Argentina) atentaron contra la estabilidad y desarrollo del puerto soberano de Bolivia (Cajías, 1975, p. 51,53, Chiappe, 2022). El puerto de Arica volvió a priorizarse a mediados de 1830 por ser aduana común de la Confederación y ello contribuyó al estancamiento de Lamar, situación que se agudizó e implicó abandono de parte de sus residentes hasta bien entrada la década de 1840. El apogeo inicial quedó retratado en el censo de 1832, cuando Lamar contaba con 560 habitantes, con una amplia brecha de género (75% hombres) y una presencia notoria de militares (14%)⁴. El aumento de la milicia es sintomático de la situación de conflicto permanente que vivía el país, ya que la guarnición era de solo 25 hombres en 1830 (Cajías, 1975, p. 112, 115). En tanto, el estancamiento señalado queda reflejado en los resultados del Censo del Puerto de Cobija realizado en 1840 por el vicepresidente del Consejo Municipal Don Bartolomé Fernández. Considerando los habitantes del Puerto, incluidos los indígenas changos del litoral (especialmente los asentados en Gatico) y mineros particulares (presentes en el área de Tocopilla), el total de habitantes llegaba a 550 personas.⁵ Esto es, una decena de individuos menos que en 1832.

En la década de 1830 se instalaron en Cobija varias casas comerciales cuyas matrices se encontraban en Valparaíso como puerto principal del Pacífico Sur. Desde Cobija comerciaban con el interior de Bolivia a través del camino principal, y con Argentina vía Calama por el ramal secundario que pasaba por San Pedro de Atacama (cuestión que la documentación informa y describe con frecuencia; además de su mención en varias publicaciones, véase Castro et al., 2012). El estamento de los comerciantes era parte fundamental del proyecto de construcción de un plan nacional en la zona, ya que facilitaba la conexión con el resto del mundo y lo financiaba en parte con el desarrollo del comercio local y a través de empréstitos al gobierno boliviano, tanto para cuestiones vinculadas con el puerto como con otros asuntos del Estado (Letelier y Castro, 2019, p. 161).

Como el puerto necesitaba tener buenas conexiones con el interior de Bolivia, se impulsó la mejora del camino de postas colonial que superaba un primer desnivel de 1000 metros por la cuesta de Gatico (la cordillera de la costa), cruzaba el desierto hasta encontrar el río Loa (2000 msnm) e iniciaba luego otro ascenso hasta llegar a los 4000 msnm rumbo a Potosí. El antecedente documental republicano más temprano en cuanto al camino es

⁴ José Ochoa, "Censo de la Doctrina del Puerto de La Mar, 1832". ABNB, MI, 1832, T. 40, N. 29.

⁵ ABNB, MI, 1840, T. 80, N. 25.

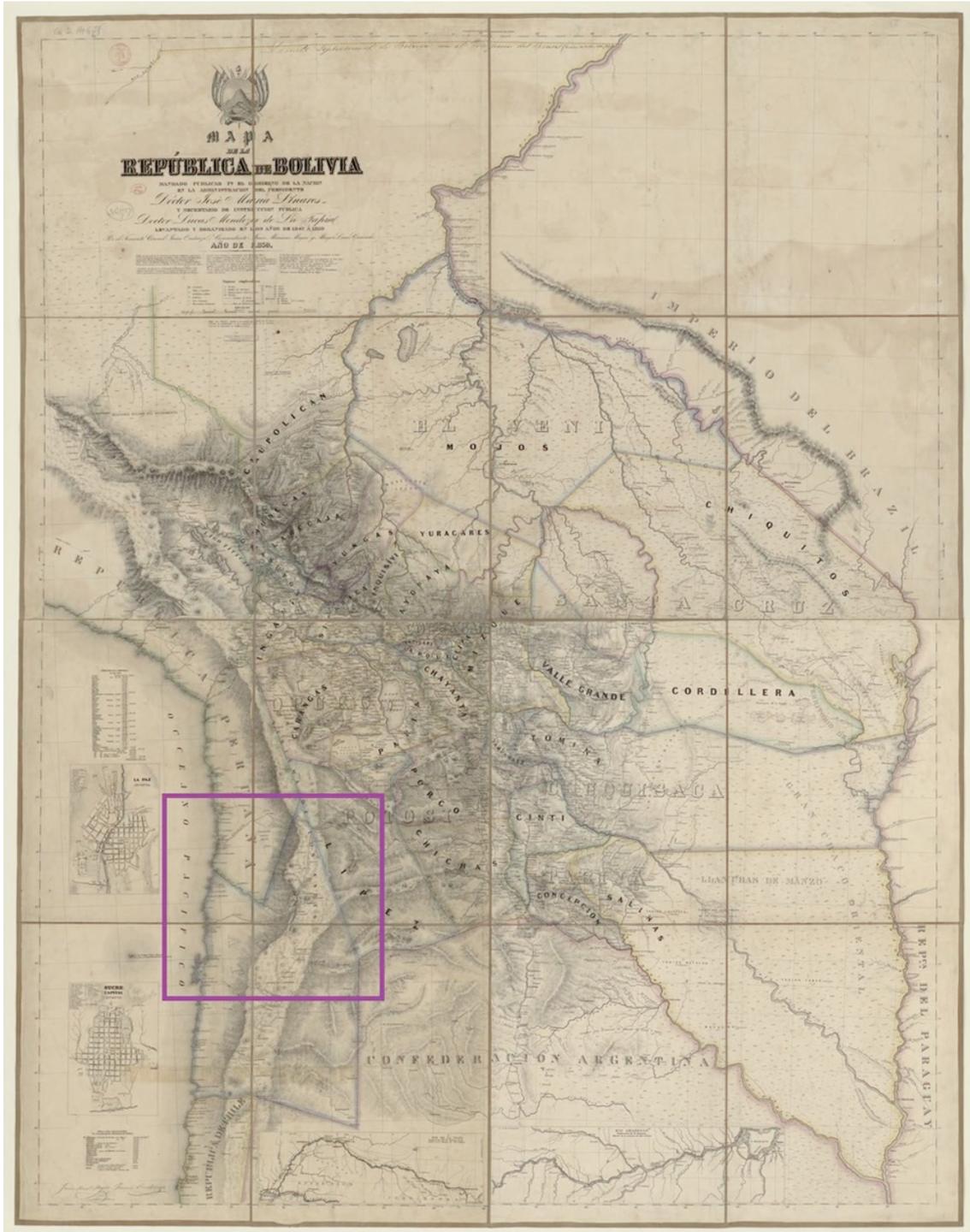
anterior incluso a la refundación del puerto, el cual señala una contrata de mulas para el servicio de postas de la travesía.⁶ Las autoridades debieron enfrentar el desafío de refaccionar, levantar nuevas postas y dotarlas de personal e insumos en ese ambiente hostil. Este proyecto de difícil logística, fue tenido como central tanto por el gobierno nacional como por el local.

El camino a Potosí no logró estabilizarse porque el modelo de postas como pequeñas empresas en manos de particulares nunca fue rentable, por lo que el Estado debió subsidiarlas constantemente. A ello se agrega la fragilidad de la infraestructura creada, expuesta a desastres naturales, como avenidas y terremotos.⁷ Este tema fue una preocupación constante de las autoridades, asunto que hemos reseñado con abundante documentación, imágenes (Tschudi, 1869, p. 97) y datos de viajeros (Pallière, 1967, p. 47) en Carmona et al., (2021).

El lector podrá encontrar una referencia bastante completa de la visión que tenían las autoridades locales sobre este territorio y el proyecto estatal en el documento “Observación de la provincia de Atacama” realizada en 1832 por Gabino Ibáñez, gobernador de la Provincia Litoral. Allí se señalan límites (que corresponden con los del Partido de Atacama de la época Borbónica), divisiones internas (curatos de Atacama La Baja -con capital en Chiu-Chiu- y Atacama la Grande -con capital en San Pedro-, también de origen colonial), poblaciones, recursos naturales, producción agrícola, (posible) existencia de minas de cobre y otros minerales, rutas principales (a Chile, al Noroeste argentino y a Potosí), se describe el puerto y el estado del camino al interior, junto con la necesidad de mejorar su infraestructura, en particular, las postas (Téllez y Silva, 2013, p. 174-178) (Figuras 1 y 2).

⁶ Gavino Ibáñez, “Nota 35”, 19 de mayo de 1826, ANB, Ministerio de Hacienda (MH), 1826-29 T 17 N 3, f.1.

⁷ Atanasio Hernández, “Al Sr. Ministro de Estado del Despacho de lo Interior S.M., ANB, MI, 1851, T. 138, N. 30 f 1 v.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Figura 1. Mapa de Ondarza (1859) cuando Atacama era el Distrito Litoral de Bolivia. *Nota.* Destacado: sector del mapa mostrado en la Figura 2 (Fuente: Juan Ondarza, “Mapa de la República de Bolivia”, 1859. Archivo digital Gallica-Biblioteca Nacional de Francia).



Figura 2. En el detalle se observan el puerto de Cobija, el camino hacia el interior jalonado de postas y diversos pueblos como Calama, Chiu-Chiu, San Pedro de Atacama y Toconao (Fuente: Juan Ondarza, “Mapa de la República de Bolivia”, 1859. Archivo digital Gallica-Biblioteca Nacional de Francia).

La población de la Provincia de Atacama: el Censo de 1840

El Censo de la Provincia de Atacama, practicado en 1840 por su Gobernador Don Juan Bautista Peláez a instancia de sus superiores⁸, puede ayudarnos a caracterizar la población de la zona interior del Distrito Litoral en relación con su composición social, proveniencia y actividades económicas. La Tabla 1 resume la información proporcionada por este Censo según la condición de “blancos” e “indígenas” y el lugar de nacimiento (“patria” o zona-región). Esta última, considerando separadamente los individuos y las cabezas de los núcleos familiares informados. La población al momento del Censo alcanzaba a 2.137 individuos. De ellos, una clara mayoría cae en la categoría de “Indígena” (1.758 personas de distinta edades y género, sumando un 82,26% de la población). En tanto, la de los “Blancos” alcanzaba 272 personas y un 17,74% del total censado. Si consideramos los

⁸ ABNB, MI, 1840, T. 80, N. 25.

núcleos familiares, en el caso de los “blancos” suman 159 unidades, con un promedio de 2,38 integrantes. A su vez, los “indígenas” congregan 775 núcleos con un promedio de 2,27 integrantes.

El censo entrega información sobre hogares que en la gran mayoría de los casos corresponde con núcleos o unidades familiares. Hablamos de “núcleos familiares” para designar a unidades sociológicas compuestas por varias categorías. En un extremo encontramos lo que hoy día censalmente se denomina unidades extensas (que, además de una pareja y eventuales hijos, incorpora parientes) y en el otro extremo las llamadas unidades monoparentales compuestas de personas solas, viudas y viudos, hombres jóvenes, etc., que en el censo se presentan como unidades autónomas; es decir, no consignadas como formando parte de unidades familiares más extensas. Entre medio aparecen casos de hogares nucleares compuestos, los que a su vez pueden ser completos o incompletos, también unidades sin uno de los miembros de la pareja. En unos pocos casos parece tratarse de hogares con más de un núcleo parental; esto es, que dos o más unidades sociológicas de alguno de los tipos descritos pueden integrar un hogar.

Con base en datos demográficos, entonces, se trata de una población en la que prevalecen claramente los “indígenas” con algo más de cuatro quintos del total. Comparado con la población de Puerto Lamar o Cobija y sus alrededores de ese mismo año, resalta la importante diferencia en favor de los habitantes de la Provincia (550 individuos en Cobija, 2.137 en Atacama; esto es, una proporción de 4:1 aproximadamente).

Tabla 1: Distribución de lugares de nacimiento según “blancos” e “indígenas” en la población y los jefes de hogar o cabezas de los núcleos familiares en la Provincia de Atacama, 1840 (Fuente: Censo de la Provincia de Atacama, Año de 1840 realizado por el Gobernador D. Juan Bautista Peláez)

“Blancos” e “indígenas” de la Provincia de Atacama en 1840		“Patria” o zona-región de nacimiento		“Patria” o lugar de nacimiento de cabezas de núcleos familiares	
		Nº	%	Nº	%
“Blancos” de San Pedro de Atacama, Chiu chiu y Calama	Provincia de Atacama	272	71,77%	91	57,23%
	Lípez	2	0,53%	2	1,26%
	Potosí	6	1,58%	5	3,14%
	Sucre	10	2,64%	4	2,52%
	Chichas	5	1,32%	4	2,52%
	Paz de Ayacucho	1	0,26%	1	0,63%
	Sora Sora	4	1,06%	2	1,26%
	Argentina	31	8,18%	18	11,32%
	Perú	48	12,66%	32	20,13%
Subtotal “Blancos” (17,74%)		379	100%	159	100%
“Indígenas” de la Provincia de Atacama (82,26%)		1758	100%	775	100%
Total Provincia		2137		934	

A todos los “indígenas” se les asigna como lugar de nacimiento la Provincia de Atacama. Independientemente de que ello haya sido así en todos los casos, encuentra asidero en la pertenencia a agrupaciones, localidades o “ayllos” de la Provincia. Entidades indígenas a las que se asocia la condición de tributarios o contribuyentes fiscales de sus integrantes; esto es, sujetos al pago semestral de “contribución indigenal”, principal fuente de ingresos fiscales al Estado de Bolivia, ya que constituía alrededor del 40% de los ingresos totales del país (Cajías, 1975, p.220). Y, al mismo tiempo, sujetos a las tierras agrícolas y/o las áreas de pastoreo desde las que esa “contribución indigenal” se obtiene. Tierras y dehesas en lo formal protegidas por las autoridades que probablemente no permitían siempre o en una cierta proporción de casos obtener rentas suficientes en favor del Estado. Requiriéndose, por tanto, servicios complementarios (“postillonaje”) o fuentes de ingreso externas a la economía indígena doméstica (trabajo para terceros, ingresos no agropecuarios como los provenientes de labores en la arriería). Recuérdese que, aunque entre las promesas del Estado republicano estaba incluida la de transformar en ciudadanos a los indígenas, la contribución indigenal constituyó un “Pacto de Reciprocidad [que] simbolizaba e instituía una relación entre el Estado y el campesinado colonial, legitimando la tenencia de tierras y con ello la reproducción de la estructura social y económica de los ayllus”. Este impuesto dejó de ser implementado con la incorporación de Atacama a Chile (Sanhueza, 2015, p. 1-2,9).

En el caso de los “blancos”, a una clara mayoría (71,77%) también se les registra con nacimiento en la Provincia de Atacama, lo que habla de una población no indígena establecida y con permanencia prolongada desde al menos unas décadas antes del año 1840. No estando afectos a las sujeciones que cargaban los indígenas, se hallaban abiertas las posibilidades de los “blancos” para emigrar desde otras regiones de Bolivia y desde países vecinos. Esto queda de manifiesto en el restante 28,13% que proviene de otras zonas de Bolivia (Lipez, Potosí, Sucre, Chichas, Paz de Ayacucho y Sora Sora; en total 28 individuos, representando un 7,39% de los casos) o del extranjero. En esta última condición se encuentran argentinos (31 casos que representan 8,18%) y peruanos (48 casos con un 12,66%). Llama la atención el número de peruanos presentes en la zona, especialmente en Chiu-Chiu y Calama, relacionados a las actividades de arrieraje y conexas, provenientes de localidades andinas del sur de la Provincia de Tarapacá (Huatacondo, Quillagua y el área de Pica).

La economía de los habitantes de la Provincia de Atacama según el Censo de 1840

La información relativa a los oficios de las cabezas de núcleos familiares censados permite establecer orientaciones, actividades económicas, trabajo e ingresos (Tabla 2). Las

economías de los “blancos” radicados en San Pedro de Atacama, Chiu-Chiu y Calama se concentran en cuatro rubros principales. Primero, comerciantes, a los que habría que agregar consignatarios (de comercio), con un total de 22 núcleos familiares y hogares. En su gran mayoría partícipes de las actividades de comercio locales y relativas al circuito mercantil del que son parte integral. Luego arrieros, con 26 casos que corresponden a propietarios o poseedores de piaras de mulas con los cuales prestan servicios de transporte de cargas desde los puntos nodales del circuito mercantil. Tercero, un grupo de 20 labradores que corresponden a núcleos en los que lo sustancial de su economía son las actividades agrícolas, en particular el cultivo de alfalfa, en los oasis de Calama, Chiu-Chiu y San Pedro de Atacama. Entendemos que con una clara orientación mercantil (producción y comercialización de forrajes), en una escala mayor que la mayoría de sus similares indígenas. Esta condición los sitúa como un grupo campesino plenamente inserto al mercado regional, con capacidad en algunos casos de generar excedentes. Por último, la categoría de mineros reúne un grupo de 19 núcleos u hogares, con faenas ubicadas en su mayoría en el llamado “asiento minero de Conchi”, en el que se producían minerales de cobre (Melero y Salazar, 2007,p.56) a los que, nominalmente, daban salida a través del puerto de Lamar. El conjunto de estas cuatro categorías alcanza a un 75,5% del total de casos (incluidos algunos no legibles en el documento del expediente del Censo). El resto corresponde a una gama diversa de ocupaciones y oficios con pocos casos cada uno: empleado, herrero, platero, zapatero, cura, sombrerero, panadero, etc.

Tabla 2. Distribución de oficios entre la población “blanca” e “indígena” en la Provincia de Atacama, 1840
(Fuente: Censo de la Provincia de Atacama, Año de 1840 realizado por el Gobernador D. Juan Bautista Peláez, ANB, MI, 1840, T.80 N. 25)

“Blancos” e “Indígenas” de la Provincia de Atacama	Oficios	Total		
		Nº	%	%
“Blancos” de San Pedro de Atacama, Chiuchiu y Calama (108 núcleos familiares, un 18,72%)	Comerciante	18	15,00%	
	Arriero	26	21,67%	
	Mínero	19	15,83%	
	Labrador	20	16,67%	
	Consignatario	4	3,33%	
	Empleado	4	3,33%	
	Pulpero	1	0,83%	
	Albañil	1	0,83%	
	Herrero	1	0,83%	
	Jornalero	1	0,83%	
	Zapatero	2	1,67%	
	Leñatero	1	0,83%	
	Panadero	2	1,67%	
	Cocinera	1	0,83%	
	Platero	2	1,67%	
	Sastre	2	1,67%	
	Costurera	2	1,67%	
	Partera	1	0,83%	
Sombrerero	1	0,83%		

	Cura	2	1,67%	
	Músico	1	0,83%	
	Cantor	1	0,83%	
	No legible	7	5,83%	
Subtotal		120	100%	18,18%
“Indígenas” de los distintos ayllus de la Provincia (469 unidades familiares, un 81,28%)	Labrador	348	64,44%	
	Arriero	173	32,04%	
	Minero	18	3,33%	
	No legible	1	0,19%	
Subtotal		540	100%	81,81%
Totales Generales		660		100%

A diferencia de los “blancos”, los “indígenas” de los distintos *ayllus* de la provincia son registrados en sólo tres categorías de oficios, actividad económica e ingresos. Ellas son la de labrador (348 casos y un 64,44% del total de hogares o núcleos familiares), arriero con 173 casos (un 32,04%) y minero (18 casos y un 3,33%), a lo que se agrega un caso no legible en el documento. Se consideran en la cuenta sólo los individuos respecto de los cuales se asignan referencias de oficio. Estos corresponden a cabezas de núcleos familiares y hombres en edad laboral que en el caso de los labradores se desarrolla a más temprana edad (de 12 a 13 años en adelante). Más escasamente quedan implicadas mujeres.

Según lo anterior, la población indígena de Atacama se dedica en una proporción cercana a los dos tercios a actividades agrícolas (siembra de granos y verduras, alfalfa, además de frutales donde ello es posible), crianza de ganado lanar (ovejas, llamas y cabras) y más escasamente vacunos, además de la tenencia de burros y mulas, y finalmente recolección de frutos de chañar y algarrobo en los *ayllus* en que estos árboles prosperan. Otro tercio es registrado como arriero, lo que supone por parte de una fracción de ellos la posesión de mulas y en complemento burros cargueros, propios u obtenidos a través de arreglos con comerciantes. En el caso de los arrieros, sus edades son siempre de 20 o más años. Representa un oficio con ciertos riesgos y experiencia, motivo por el cual varones menores no aparecen representados. Entre los labradores, en cambio, hay un buen número de jóvenes de 13, 14, 15, 16 y más años. Excepcionalmente aparece un muchacho de 11. Los mineros representan unos pocos casos que asumimos corresponden al laboreo de minerales de cobre, oro y plata en Conchi, Rosario, Susquez y Olaroz según se señala en el expediente del Censo⁹.

Respecto de los labradores no se especifica entre pequeños agricultores, campesinos ganaderos criadores de ovejas y llamas en la Puna de Atacama (Rosario de Susques, Antofagasta de la Sierra) o aquellos distribuidos en las estribaciones occidentales de los Andes. Tampoco entonces, contamos con información sobre los casos de orientaciones productivas mixtas. Por la naturaleza de la ecología de la zona, debemos creer que la

⁹ ABNB, MI, 1840, T. 80 N. 25, 95r.

mayoría de los campesinos indígenas de la provincia eran, agricultores que complementaban esta actividad con la crianza de animales menores y de corral, y -en algunos casos- servicios con animales de trabajo (mulas y burros). Muchos de estos últimos seguramente aparecen registrados como “arrieros”. Se integran a lo anterior diversas actividades extractivas, cinegéticas y de recolección: silvicultura (de los frutos del chañar y algarrobo), la caza de animales de piel (chinchillas y vicuñas) y la extracción de minerales en casos de dedicación parcial a ello.

Las mujeres indígenas y no indígenas indudablemente trabajan en el ámbito doméstico, pero también se involucran activamente en el laboreo de la tierra, la crianza de animales y manufacturas hogareñas como la artesanía textil. Normalmente son ellas, hasta donde sabemos, las principales encargadas del pastoreo de rebaños. Participan también de las labores de riego y recolección. El censo las nombra y enumera, pero no se les otorga algún oficio o actividad extra doméstica, que seguramente la tuvieron. En el caso de las mujeres “blancas” —en cambio— se presentan dos situaciones. Se mencionan los oficios de algunas (en especial si son cabezas de familias: comerciante, pulpera, partera, costurera, cocinera, etc.) y en otros se omiten, aunque pueda presumirse la existencia de tales actividades extra domésticas. La referencia a ellas queda elidida al indicarse en el hogar o núcleo familiar una orientación económica u oficio principal ocupado por hombres.

Circuito, arriería y relaciones mercantiles

Caminos, postas y agricultura en función de la arriería

Una vez decidido el lugar del puerto con base en el informe de 1826 de Burdett (1928), los esfuerzos se dirigieron a comunicarlo con las regiones interiores de Bolivia y Argentina. Un camino entre el mar y el altiplano, jalonado de postas, precisaba de muchas mulas y burros, personas idóneas (maestros de posta, postillones y arrieros) y forraje adecuado (alfalfa) en cantidades suficientes. Desde temprano se aprecian los esfuerzos de las autoridades para financiar el proyecto mediante la contribución indígena, dotar de personal a las postas, mejorar el camino por medio del trabajo indígena no remunerado y fomentar la plantación de alfalfa en todo aquel espacio susceptible de producir¹⁰.

En 1829, cuando Lamar contaba con algo más de 100 habitantes (sin considerar indígenas changos) unas 20 casas de madera y una infraestructura muy básica, ya se proponía que “la medida que debe tomarse... y sin la que perdiera este puerto todo su crédito y ventajas, es la de establecer postas en el camino al interior, avilitarlas completamente de mulas”. Y que una vía para financiar el proyecto era “el producto de la

¹⁰ Gavino Ibáñez, “Carta al ministro de Hacienda”, Cobija, 16 de junio de 1830, ABNB, MH, 1830, T. 21, N. 17, f. 2.

contribucion de indigenas de la Provincia de Atacama”. Se pensaba que con esto se allanarían los obstáculos “que ofrece hoy un viaje del interior á la mar; y aciendose mas frecuente el trafico, la concurrencia de los compradores atraera la de los Buques. Fuera de los ingresos que entonces resultarían ál Erario, con el aumto. del giro, le aumentaria la poblacion, se fomentaria la Arriería de las Provincias de Chichas, Lipez y Atacama, este tragin continuado sería un estímulo pa. la agricultura”¹¹. Las esperanzas puestas en estas medidas normalmente fueron desmedidas y los funcionarios regionales a veces cayeron en peroratas exultantes, cosa comprobada en la sumatoria de fracasos del proyecto a lo largo de las diversas administraciones. El lector podrá encontrar un análisis de este discurso, que presenta clara continuidad con el de la época borbónica y al que hemos calificado de civilizatorio, en Carmona et al. (2021). También, podrá ver la comunidad entre ideas y medidas de exacción sobre los indígenas desde la Colonia al período boliviano en Chiappe y Carmona (2022).

Se buscaba, como es evidente en las declaraciones de autoridades de la Prefectura de Lamar y de la Provincia de Atacama, una sinergia entre arriería y agricultura para el despegue del comercio basado en un puerto al que convergían rutas marítimas internacionales y terrestres que comunicaban con las regiones interiores. Poco y nada se dice en estos tiempos iniciales sobre proyectos productivos en el campo de la minería, que se desarrollaban solo tibiamente en manos de privados, como es el caso de vetas de cobre en Michilla, Gatico y Caleta Duendes (Carmona et al., 2021, p. 50).

El inicio en regla de los trabajos necesarios para rehabilitar las postas entre Cobija y Potosí se demoró por la envergadura de lo que había por hacer, la falta de recursos económicos y la poca diligencia demostrada por algunas autoridades. Sin embargo, investigaciones recientes basadas en fuentes documentales, trabajos de teledetección e inspección arqueológica respaldan que el Estado boliviano sí invirtió en infraestructura (García-Albarido, 2022, p. 29), aunque no fue hasta inicios de la década de 1830 cuando pudieron advertirse algunas mejoras. Todo ello es descrito extensamente por una autoridad regional en los términos siguientes:

Las Postas tan gravemente encargadas por S.E. para facilitar la comunicación del interior de la Republica con este Puerto, (y como que sin esta facilitacion no hay tal Puerto) tambien seguian el rumbo en las aguadas: estaban enteramente olvidadas. Hoy han tomado un impulso á esfuerzos de los continuos reclamos y recombenciones hechas al Sr. Anaya y al Gobernador de Atacama. Actualmente se halla en construccion los tres Tambos que pertenecen á la juridiccion de Atacama sobre la cordillera, nombrada Santa Barbara, Polapi, y Ascotan, que es la mediania de la referida: faltan por consiguiente las de Tapaquilcha, Vizcachilla, y Alota pertenecientes al territorio de Lipez _ Sobre la costa y en la trabesia de Calama hasta el Puerto, se ha habilitado yá un Tambero en Chacance _ Como el Sor. Gobernador no se mueve personalmente á dirijir estas obras, ó al menos señalar los puntos y dar disposiciones elijiendo por sí las personas que

¹¹ Manuel Alonso, “Noticias sobre el puerto de Lamar”, 23 de diciembre de 1828. ABNB, MI, 1829, T. 26, N. 18 ff. 5-6. Se respeta la escritura original, siempre que no impida la lectura.

deban hacerse cargo de estos establecimientos, necesariamente habrá que organizarlos y concluirlos por el Sr. Ibañez. Para dar fomento á estos mismos Tambos, yá es – q. todo el jiro de Bolivia se haga por Cobija, porque si no hay concurrencia, y el consumo de artículos és de mes á mes, los tamberos se comeran su capital, se aburriran, y al fin quedarán abandonados. Nada ciertamente es tan benefico e importante como la construccion de estos asilos en medio de un despoblado tan sin recursos. El caminante recibe una nueva vida, y se omite de cargarlo todo para hacer una marcha dilatada: por lo mismo escije que se planteen estos tambos, ya q. el Estado emprende su gasto¹².

A mediados de la década de 1830 es cuando ya son visibles algunos adelantos en la mejora del camino, la construcción y habilitación de las postas y en la agricultura al servicio de la arriería. El cultivo se concentra en los oasis de Calama, Chiu-Chiu, San Pedro de Atacama y Santa Bárbara¹³. Se destacan, también, la baja de los precios de flete, la disminución de los tiempos de transporte y la gran cantidad de pobladores de la Provincia de Atacama “contraídos a esta ocupación”. Por esta época, Calama empieza a demostrar crecimiento de población y existencia de servicios vinculados al sistema de postas superior al de otros poblados¹⁴.

Pero los problemas estructurales no terminaban de resolverse. En particular, el escaso desarrollo de la agricultura impedía dar sustento a la cantidad de arrias requeridas para un comercio vigoroso. Una agricultura limitada inducirá recurrentemente a la ruina a los arrieros y, con ello, entorpecerá el funcionamiento del circuito. Esta fue la fundamentación para las tempranas acciones de fomento a la agricultura centradas en el reparto de semillas, herramientas, tierras, la puesta en producción de espacios incultos (las llamadas “ciénegas” de Calama y Chiu-Chiu) y la reconversión e intensificación en las tierras ya cultivadas desde tiempos antiguos. Respecto de caminos y postas, la concesión a particulares para el manejo de las postas falló, ya que el Estado tuvo que subsidiarlos regularmente desde la década de 1850¹⁵. El puerto se convirtió “en una nada abandonada asimismo” y las propuestas para su reactivación se centraron en iniciativas más serias, como el fomento de la minería local¹⁶, la cual despegó a una escala mayor solo con la incorporación de Atacama a Chile en 1879. Esto no impidió que se siguieran elevando informes esperanzadores sobre la

¹² Atanasio Hernández, “Carta al ministro de Hacienda”, 25 de mayo de 1830. ABNB, MI, 1831, T. 31, N. 22, ff. 13 y 14.

¹³ Bartolomé Navarrete. “Relación que hace el C. Bartolomé Navarrete á S.G. el Mntro. Gral. del Estado actual de los Establecimtos. de su cargo en el camino de Cobija”, ANB, MI, 1833, T. 45 N. 27, ff. 1 y 2; Manuel Dorado, “A S.G. el ministro Gral en la seccion del Interior”, ANB, MI, 1834, T. 50, N. 24, ff. 1-2 y 9.

¹⁴ Manuel Dorado, “A S.G. el ministro Gral en la seccion del Interior”, ANB, MI, 1834, T. 50, N. 24, f. 3-4.

¹⁵ Atanasio Hernández, “Al Sr. ministro de Estado en el Despacho de Interior”, Lamar, 1851, ABNB, MI, 1851, T. 138, N. 30, f. 1v.

¹⁶ Atanasio Hernández, Carta al ministro del Interior, 2 de septiembre de 1850. ABNB, MI, 1850, T. 135, N. 40, f. 4.

situación de un camino cuyas postas no habían experimentado mejoras significativas en décadas¹⁷.

Una arriería regional atravesada por abusos

Las dificultades para desarrollar y mantener una infraestructura de caminos, postas y servicios a la arriería, y la lentitud en expandir suficientemente la producción de alfalfa y áreas con forraje para mulas y burros se alzaron como obstáculos importantes en el desarrollo del circuito mercantil en su transecto entre el puerto de Lamar y Potosí y Salta. Un tercer problema, frecuentemente denunciado por las autoridades, son los abusos de los comerciantes con respecto a los arrieros. A estos últimos mal pagaban o pagaban en especies y obligaban al uso de animales cansados o enfermos, lo que conducía a que el sistema no fuera reproducible en el largo plazo. Las iniciativas estatales para mejorar la situación se centraron en mejorar la base agrícola, una tarea lograda hasta cierto punto, y establecer algunos tibios controles, que incluyeron nuevas figuras de autoridad, como el Comisario de Guías (que logró crearse) o el Juez de Arrieros (que quedó solo en propuesta)¹⁸.

El obstáculo de los abusos denunciados debe entenderse también en el marco de la disputa de algunas autoridades con determinados comerciantes a causa del activo contrabando -en especial el de plata- que salía por las costas de Atacama y que habría contribuido, según el juicio de sus autoridades, al desfinanciamiento del Estado y a la decadencia del puerto.¹⁹ Por lo demás, la importación y adopción masiva de mulas fue una inversión doblemente exitosa para las casas comerciantes. Esto produjo por momentos sobreoferta del servicio de arrieraje y caída de los valores de los servicios de flete controlados por los principales comerciantes, quienes, junto con algunos mineros (muchas veces los mismos), conformaban el estamento departamental empresarial (Carmona et al., 2021, p. 47).

El “Plan de Arrias” que presentamos más adelante se redacta en 1851, en respuesta a la persistencia de problemas en la arriería. Esto se imbricaba con el de la agricultura y ambos con los intentos de estabilizar el camino carretero Cobija-Potosí. La oportunidad de su aparición se relaciona con el gobierno de Belzú (1848-1855), quien asciende al poder por el descontento popular con la dictadura de Ballivián y la clase dirigente para resolver los problemas del país, la crisis fiscal y la economía estancada.

¹⁷ Atanasio Hernández, “Al Sor. [señor] ministro de Estado en el Despacho del Interior”, 2 de septiembre de 1850, ABNB, MI, 1850, T. 135, N. 40, 13 ff.

¹⁸ Ibañez, Gavino. Carta al ministro de Hacienda. Lamar, 14 de octubre de 1830, ABNB MH 1830 T 21 N 17, f.1-3. Bernardo Álvarez Viesca. “Carta del Soberano Congreso”, Lamar Setiembre 14 de 1850, ANB, MI, 1850, T. 135, N. 40, f. 7.

¹⁹ Manuel Dorado, ABNB, MH, 1838, T. 68, N. 14.

La política de Belzú fue conservadora en tanto se preocupaba por la búsqueda de control social a través de relaciones de lealtad y clientelismo. Buscó aumentar su base de poder mediante reformas administrativas para consolidar y modernizar el Estado, entre las que se contaron la democratización de las elecciones y el funcionamiento de los municipios. Sin embargo, otros aspectos eran liberales y, en lo económico, continuó con la reducción de aranceles aduaneros que venía desde gobiernos anteriores (Schelchkov, 2005, p.91, 121,143).

Como una forma de autogestión popular y de descentralizar la administración, Belzú restableció las municipalidades en 1848 y en 1850 fijó su renovación obligatoria cada dos años. Pensaba que, al ocuparse de los problemas locales, las autoridades regionales se alejarían de las intrigas y apuntalarían su gobierno. Sin embargo, como no se cumplió el cometido, la nueva Constitución de 1851 volvió a abolir las municipalidades, lo que llevó a la instauración de un régimen cada vez más personalista (Schelchkov, 2005, p. 111-113). El Plan de Arrias se sitúa así en el último año de funcionamiento de las municipalidades durante el gobierno de Belzú y está a tono con el rol pretendido para las autoridades de menor rango: atender a la solución de problemas locales.

El Plan de arrias de 1851

El primer antecedente documental debidamente fundamentado y centrado en el problema que plantea el Plan de Arrias en 1851 es una carta del Gobernador Gabino Ibáñez al Ministro de Hacienda en octubre de 1830 en donde este propone la creación del cargo de Comisario de Guías con amplias obligaciones: "...arreglar el fletamento, y los contratos de arrieros (...) activar la reunión de los cargamentos (...) velar los abusos que se notan en los contratos (...) hacer que los precios de los fletamentos no estén a discreción de una o dos personas que a título de los comisionados imponen la Ley que quieren"²⁰. A este le sigue una carta de 1838 firmada por Agustín James, de la Junta Mercantil, en donde se señalan "...los graves males que sufre el comercio y arriería en general y la Provincia en particular con motivo del público monopolio que se nota hace tiempo en Calama" y se proponen como medidas para mejorar la situación que el pago en especies por los servicios arrieros sea solo de hasta 1/3 del valor del flete, la mitad al contado y con dinero amonedado, y que el arriero no tenga obligación de realizar un flete si su recua se hallara en mal estado²¹.

La posición de ventaja de los comerciantes en el sistema les permitía mejorar sus ganancias a costa de los arrieros. La situación se agravaba en momentos de una sobreoferta del servicio, acarreado una subsecuente baja en el valor de los fletes. Esto se relaciona

²⁰ Gavino Ibáñez, "Carta al ministro de Hacienda". Lamar, 14 de octubre de 1830, ABNB, MH, 1830, T. 21, N. 17, f.1-3.

²¹ Agustín James-Junta Mercantil, "Carta al gobernador del Litoral", 14 de febrero de 1838. ABNB, MI, 1838, T. 66, N. 27, ff. 2 y 3.

también con el hecho que una parte importante de los arrieros del circuito mercantil era indígena y su posición de negociación menos efectiva que la de sus pares “blancos”, como veremos.

Solo un tercio de los núcleos familiares indígenas estaban directamente implicados en la arriería (cf. los datos censales presentados), lo que desdice el discurso de viajeros y autoridades que señalaron que los pobladores de Atacama y los indígenas de esa provincia eran mayoritariamente arrieros. En efecto, ya en la década de 1820, un alto funcionario señalaba que “casi todos los vecinos de Calama son arrieros” con mulas de su propiedad distribuidas por Lucas de la Cotera, empresario español. Esta impronta parece acentuarse con el tiempo: a finales de la próxima década se señala que “...la mayoría de los Indígenas de esta Provincia que esta dedicada á la arrieria” (Esteban Fernández, “A.S.G. el Ministro Jeneral de S. el Precidte. de la Republica en la seccion del Interior”, ANB, MI, 1838, T. 166, N. 27, f. 1). Más tarde, como sabemos, Rodulfo Philippi señaló que la tercera parte de los habitantes de San Pedro de Atacama eran arrieros, lo que se aproxima mejor a la realidad. Pero, es cierto que en cifras absolutas los arrieros indígenas prevalecían sobre el número de arrieros “blancos”.

Todo esto puso muchas veces a los comerciantes en condiciones óptimas para negociar con los arrieros transportadores. El contenido del Plan de Arrias ayuda a conocer con mucho detalle el mecanismo de explotación y endeudamiento asociado a que fueron sometidos los arrieros de y en Atacama.

El “Plan ó Reglamento que manifiesta el Consejo Municipal de la Provincia de Atacama al Sr. Prefecto del Distrito sobre el arreglo ó rejimen de las arrias”²², o Plan de Arrias, es un documento a la vez:

a) De denuncia de las exacciones, imposiciones y arbitrariedades que los arrieros padecen de los comerciantes y consignatarios de cargas que se trasladan desde y hacia el puerto de Cobija; lo anterior en un momento en que se presenta una baja general de precios por el flete de cargas mediante arrias.

b) Proteccionista en el sentido de privilegiar en el “negocio de arrias” a los arrieros bolivianos respecto de los extranjeros (entendemos que competencia de arrieros provenientes de la Provincia de Tarapacá en el extremo sur peruano, y complementariamente, los provenientes de Salta en Argentina). También, porque postula un orden de prelación interno en los términos siguientes: “los de Calama á los de Chiu-chiu: los de Chiuchiu y sus anejos á los de Atacama, estos á los estraños o extra provincianos, y los estraños entre sí”²³.

²² ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17.

²³ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 3.

c) Político, de contención de la influencia y el poder que los comerciantes, en su mayoría extranjeros, ejercían sobre los arrieros “blancos” e “indígenas”, así como en la sociedad provincial en general. Por ello es por lo que el proyecto de Reglamento de Arrias estipula el requisito de nacionalidad boliviana del Juez de Arrieros, con asiento en Calama, lo mismo que en el caso de los Fiscales Inspectores (uno en Calama y otro en San Pedro de Atacama). Y, otro tanto con los consignatarios de cargas, quienes “deven ser indispensablemente Bolivianos lejitimos de nacimiento y vecindad ó al menos los que [no] tubiesen este último requisito de residencia de veinte años en la República y adhesión íntima a ella comprobada por los servicios que hayan prestado”²⁴.

d) Regulatorio, mediante la acción del Juez de Arrieros. Con su intervención se pretende administrar y coordinar la actividad de arrieraje, supervisar los contratos y acuerdos entre consignatarios y arrieros, hacer cumplir los precios referenciales por carga según distancia y temporada del año que el documento detalla, sancionar conflictos y desacuerdos entre las partes contratantes, así como asegurar el cumplimiento de restricciones y obligaciones que caben a unos y otros.

El Plan propuesto no se aprobó y tampoco oficializó, hasta donde sabemos, por lo que la relación entre consignatarios de carga y arrieros siguió en lo sustancial manejándose como un asunto mercantil privado entre partes. Salvo que surgiera un conflicto que llevara controversias y conflictos al Juez de Paz de la jurisdicción o, caso de escalar, al Juez de Letras del Distrito (Puerto de Cobija o Lamar y Provincia de Atacama). El Plan es un documento de “blancos”, quienes podían legalmente constituir un Consejo Provincial. Su promulgación podría beneficiar a los arrieros “blancos” y también “indígenas”; estos últimos sujetos a los mayores abusos, según se indica en el documento, especialmente en lo relativo al reparto de mulas.

La asimetría de poder en la relación económica establecida entre comerciantes–consignatarios y arrieros es descrita por el Plan de Arrias de manera muy expresiva. Valga la siguiente cita: “son los arrieros de esta provincia, unos esclavos sujetos á la voluntad de los SS Potentados concignatarios que sin compasión se alimentan con el sudor de sus semejantes”.²⁵ Se trata de un conjunto de términos de relación que configuran la “esclavitud” mencionada, entre los cuales se encuentra el reparto de mulas y burros. Un listado de lo que denuncia el documento del Plan de Arrias es el siguiente:

1) Pago por el transporte en el lugar de destino, por lo que “cuando pagan en el lugar donde entregan las cargas no tienen con que conducirse del lugar de donde alzan”.²⁶ Esto es, fondos con los que costear el viaje.

²⁴ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 2.

²⁵ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 3.

²⁶ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 1.

2) Pesos y valores de carga que imponen los consignatarios son perjudiciales para los arrieros, situación que es descrita en los términos siguientes: “perjuicios graves que padecen los arrieros en la ruina de sus animales con peso de 12, 14, y 16 a [arrobas] q’ tienen en el día las cargas de Cobija á pesar de un decreto supremo que arregla el peso de ellas. No deben estrañar los comerciantes de la tasa que se ha fijado pa fletes. Anteriormente han pagado 25 y 30 pesos solo hasta Potosí y ahora ¿Por qué se paga con una rebaja tan considerable de 16 ps?”²⁷. Esto es, pesos unitarios de carga por sobre lo establecido oficialmente y valores por transporte de carga de mulas y burros fluctuantes, según la oferta de arrias existente. El proyecto de reglamento de arrias busca que se respeten los pesos unitarios de carga y los valores por tramo de transporte, según estación del año (temporada seca y temporada de lluvias con una pequeña alza por las dificultades en el transporte).

3) Castigos pecuniarios por plazos de entrega: “muchos de los arrieros se quejan de haber sido escalfados de las pagas de sus fletes por que hayan faltado al plazo: y por más que hayan alegado causas justas no han sido atendidos”²⁸. Es decir, rebajas en los importes por entrega de mercancías fuera de plazos convenidos sin importar las circunstancias por las que ello ocurre.

4) La oportunidad, monto y medios de los pagos: “Porque la experiencia á comprobado que estos [los consignatarios] pagan á los arrieros, cuando quieren, la cantidad que quieren, y en lo que quieren repugnándolo estos”²⁹. Desde la posición de poder que ostentan los consignatarios suelen dilatar los pagos por transporte, disminuir los importes y pagar en especies (mercaderías y repartos), además de dinero.

5) Competencia desleal entre arrieros locales y otros “estraños”: “Es muy justo que los provincianos gosen del beneficio de esta prelación, con respecto a los estraños que vienen a prostituir sus trabajos; por que nada les cuestan los animales como á aquellos y por supuesto que les hace cuenta levantar cargas á cualesquier precio, mientras los provincianos p.a resarcir los gastos y valor de una vestia es menester trabajen 6 a 8 meses con peligro de arruinarse y perder todo”³⁰. Los arrieros “estraños” a la provincia llegan con mulas propias y sin deudas, lo que no ocurre con los “provincianos” quienes por lo común adeudan pagos por los animales fiados con que trabajan.

6) Inexistencia de una instancia de mediación y resolución de diferencias entre consignatarios y arrieros, ausencia que favorece a los consignatarios por la posición de dependencia clientelar que establecen con los segundos. Es lo que se propone que resuelva el Juez de Arrieros, mediante la atribución de “dirimir las cuestiones pertenecientes [...] a

²⁷ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 1.

²⁸ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 4.

²⁹ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 4.

³⁰ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 3.

las arreas, y contratos que tuviesen los arrieros entre sí hasta la cantidad que designa la Ley p.a la decisión de los jueces de Paz”³¹.

7) Práctica común de comerciantes o consignatarios de mantener en sus casas “efectos de cualesquier clase” para que “repartan los efectos fiados a los Arrieros en precios supremos á cuenta del importe de fletes”.³² Es decir, pago en especies con precios sobrevalorados.

8) Control de la carga y la deuda por los consignatarios: “los que adeudaban á los consignatarios que por pagarse de sus repartos no daban ni dan cargas, sino a sus deudores: entre tanto que los que no devian eran mirados con seño grave por que ni adeudaban, aunque sus animales estuviesen más aptos que los de los deudores que morían á montones en los caminos”.³³

9) Repartos y fiados de alto valor final: “los indígenas de esta provincia están habituados á tener cosas fiadas en precios supremos principalmente Burros y Mulas: de aquí proviene la ruina de estos, por que cuanto adquieren no alcanza p.a pagar los animales fiados á los repartidores p.a hacerse pagar con los productos de fletes que están ya en poder de ellos”.³⁴ Esto induce un vínculo circular de endeudamiento, pago, re-endeudamiento, nuevos pagos, etc.

10) Cuando las mulas o burros entregados bajo la modalidad de reparto no se pueden cobrar, se menciona la ejecución de tierras indígenas en favor de los consignatarios, en los términos siguientes: “por que si un arriero quiebra ó tiene pérdidas, los consignatarios se hacen pago con los terrenos que el estado les ha adjudicado como contribuyentes: este es un mal de mucha gravedad que merece la Atención del Gobierno; por que hasta ahora los consignatarios se han hecho de muchos terrenos de este modo y si no se les contiene luego serán los legatarios de toda la provincia”³⁵. En esta reclamación está también presente la preocupación, aludida en otros puntos del documento, por la radicación de extranjeros (peruanos, argentinos y algunos de otra nacionalidad), con el agregado de poseer tierras de indígenas habidas de la manera indicada.

Explotación y endeudamiento: el clientelismo consignatario

La incorporación indígena a la actividad de arrieraje pudo realizarse a través de varios mecanismos reconocibles en la documentación existente. No obstante, cada uno de ellos arrastró dificultades que en la mayoría de los casos fueron insalvables para los atacameños;

³¹ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 3.

³² ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 2.

³³ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 3.

³⁴ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 3.

³⁵ ABNB, MI, 1851, T. 137, N. 17, capítulo 3.

caminos y obstáculos que permiten entender que la mayoría de ellos no pudieron, desistieron o siquiera imaginaron incorporarse mediante este oficio al circuito mercantil regional.

a) La arriería mercantil del siglo XIX es una actividad jerarquizada. Entre los arrieros pueden distinguirse a los propietarios de las arrias y quienes gestionan los acuerdos de carga; están luego los responsables del transporte mediante arrias, que pueden corresponder o no con los “patrones” o propietarios de ellas; y, por último, los peones. Los indígenas pueden con más facilidad relativa incorporarse a la arriería en la condición de peones dependientes. Es posible que una fracción de los indígenas registrados en el Censo de 1840 como arrieros sean efectivamente peones o ayudantes, pero no tenemos información suficiente como para cuantificar tal posición en este rubro económico. Es plausible suponer que muchos de ellos mantuvieron en el tiempo esa posición, sin escalar a propietarios o “patrones” de arrias. Unos pocos eventualmente sí pudieron hacerse de algún o algunos animales que, inicialmente, incorporaron a arrias compuestas de varios propietarios.

b) El ahorro y la inversión campesina indígena en animales de carga, por lo común, no se pudo realizar. El peso de las obligaciones y las exacciones que recaen sobre los indígenas impide que una unidad doméstica pueda conformar ahorros que invertir en una peana de mulas mediante compra directa. Les es más fácil proveerse de burros cargueros ya que estos pueden criarse en las áreas de pastoreo de las serranías y quebradas. Podemos suponer que en el inicio de la orientación hacia la arriería, de una parte de las unidades campesinas, se encuentra la disposición de un grupo de burros que poner al servicio del traslado de cargas. De hecho, tenemos el dato de que en momentos tempranos de Bolivia el circuito Cobija-Potosí intentó ser cubierto por burros, animales que -pese a poder cargar solo la mitad que una mula- eran de más fácil mantención.³⁶ Y esto en un territorio en donde las mulas tenían presencia ya desde la época colonial por su capacidad de carga, resistencia a largas distancias, velocidad y adaptación a los climas cálidos. (Sanhueza, 1992, p. 363; Sanhueza, 2012, p. 241).

c) Por otra parte, la arriería que activa y expande el circuito comercial no inicia desde una situación de grado cero. La arriería, los arrieros y las arrias tienen una existencia persistente en la Atacama colonial (Sanhueza, 2012, p. 238). Y a ella fueron incorporándose indígenas locales, logrando algunos de ellos escalar a la condición de propietarios o “patrones” de arrias. Estatus que en algunos casos pudieron mantener intergeneracionalmente hasta el período de activación del circuito mercantil por la administración boliviana. Es más, algunos apellidos característicos de arrieros “blancos” de la zona se encuentran también entre indígenas atacameños, lo que sugiere movilidad étnica

³⁶ Gavino Ibáñez, “Carta al Ministro de Estado del Despacho de Hacienda”, Lamar, 14 de octubre de 1830, ABNB, MH, 1830, T. 21, N. 17, f.1-3.

asociada, por una parte, a un cambio en la economía de estas familias (de campesino agricultor a arriero) y, correlativamente, al desprendimiento de la condición de tributario. Se agrega a lo anterior la acción del comerciante español De la Cotera, quien —en la interfase entre la administración colonial y la de Bolivia— distribuyó mulas en Atacama para facilitar su actividad mercantil (Carmona et al., 2021, p. 38). En suma, los esfuerzos estatales para la activación del circuito mercantil encuentran una base de arrieros y animales de carga en Atacama (y en el sur de Tarapacá) dispuesta a ponerse al servicio del transporte regional, incluidos aquí algunos arrieros indígenas con asiento en Calama, Chiu-Chiu y San Pedro de Atacama.

d) No obstante todo lo anterior, es el endeudamiento por entrega de mulas y burros a los arrieros, ejecutado por comerciantes y agentes estatales en su momento, el mecanismo principal que permitió sostener un volumen constante de animales de carga en la zona y, con ello, el flujo de mercancías en el circuito comercial. Esta fórmula, trasvasijada desde la época colonial, incluyó a familias indígenas arrieras o que se suman al oficio. Incorporación que en la década de 1840 ya estaba consolidada. Fórmula que además acarreó abusos y explotación generalizados, lo que ocasionó reclamos y acciones dirigidas a disminuirlas. Es más, reprodujo en una escala mayor que antes un mecanismo de dependencia que llamaremos clientelismo consignatario. Este adquiere un carácter estructural, no contingente por tanto, que reproduce en el tiempo la dependencia de los arrieros con los agentes mercantiles llamados comúnmente consignatarios.

El Plan de Arrias no establece una distinción entre arrieros “blancos” e “indios”, pero a los arrieros afectados por abusos más extremos de perjuicio y manipulación por los comerciantes se los especifica en la categoría de “indios”. Respecto de unos y otros, pero especialmente los segundos, el documento insiste en el “influjo y partido con los indios arrieros”³⁷. Ese influjo y partido es el de ser clientes de los consignatarios para el transporte de cargas y, a la vez, normalmente deudores de estos a través del reparto de mulas y otras mercancías. Ese nexo es de tipo clientelar. Esto es, una relación de dependencia entre agentes mercantiles dotados de medios financieros y poder económico por una parte y, por otra, arrieros que para desarrollar su actividad se ven llevados a aceptar y mantener términos y condiciones que los mantienen atados a esos agentes. Estos contratan cargas entre sus clientes y las evitan con los que no lo son; imponen gravámenes y repartos; controlan precios y pagos cuando la oferta arriera es abundante; mantienen sujetos mediante deudas a los arrieros dependientes, etc. Esa relación de dependencia puede entenderse como clientelismo consignatario.

Sobre la población indígena en particular pesa, además, la condición de dominación neocolonial que les exige como obligación fiscal la “contribución indigenal” y, en términos

³⁷ ABNB, MI, 1851, T. 137, N.17, capítulo 2.

más generales, las obligaciones que conlleva la continuidad del “pacto colonial” bajo Bolivia, entendido como un sistema de dominación y exacción compuesto de varias dimensiones. Ella se establece y procede según un marco jurídico, socio político y económico definido. Jurídico, por la condición de indígena reproducida mediante registros confirmados regularmente, que al mismo tiempo fijan las obligaciones fiscales y confirman el acceso a la tierra agrícola y dehesas para la crianza de animales. Socio político, en tanto la condición de comunero o indígena contribuyente de un ayllu o localidad indígena compromete obligaciones con el colectivo al que se pertenece (faenas colectivas, cooperación interfamiliar, asumir cargos y responsabilidades), con la iglesia (diezmos, patrocinio de celebraciones andino católicas, trabajos para la iglesia y curas, etc.) y con el Estado Boliviano (mediante el pago semestral de la “contribución” que se organiza a través de los gobiernos locales con alcaldes, caciques recaudadores, autoridades menores, “postillonaje”, etc.). Consideramos oportuno hablar de dominación neocolonial porque la permanencia de esta institución se inscribe en un nuevo contexto socio histórico; a saber, el de la formación y financiamiento de un estado nacional, el de la República de Bolivia. Regionalmente, sirvió al financiamiento al menos parcial de la administración del Estado y los gastos que el camino y las postas demandaron para sostener la infraestructura del circuito comercial.

Todavía, algo más. Sobre los hombros campesinos de “blancos” e “indígenas” recae la presión de los fondos de reproducción de la unidad campesina (semillas, herramientas, animales de trabajo y de cría, alimentos y bebidas para la cooperación laboral entre familias, etc.). Luego, un fondo calórico de sostenimiento de la unidad doméstica (alimentos, vestuario, medicinas). También, un fondo de reproducción social (en trabajo, especies o dinero) que sostiene la pertenencia al colectivo del que se es miembro (aylllos en un caso, redes parentales y de amistad en el otro). Y, un elemento crítico en el caso indígena, un fondo de renta que se traspasa regularmente en metálico (semestres de San Juan y de Navidad) a agentes de dominación externos (burocracia estatal boliviana, pero también el clero). Sobre este tema, puede leerse la formulación original en Wolf (1971) y su aplicación para el caso aymara en Gundermann (2018). Como resultado de todo esto y de las propias condiciones socio-ecológicas regionales (tierras laborables, cantidad y calidad de aguas, infraestructura de riego, calidad de las pasturas en la pre y alta cordillera andina) los indígenas de Atacama eran en su mayoría campesinos pobres. Ello queda de manifiesto en los atrasos en el pago de la “contribución indigenal”, en las quejas de los caciques recaudadores por las dificultades que enfrentaban para que los tributarios eroguen, en la frecuencia de comuneros ausentes en otras regiones, etc. (Sanhueza, 2015, p. 7).

Conclusiones

La empresa de construir un puerto nacional, expandir la arriería y desarrollar sus rutas, con todo y sus enormes dificultades, sí logró imprimir una reconfiguración agraria de los oasis atacameños. Esta transformación sentó bases de la futura expansión minera regional. Si nos detenemos en el rol de los indígenas en todo ello, las fuentes documentales indican que resistieron a servir en las postas (lejos de sus lugares de residencia y con salarios insignificantes) pese a que se los tentó con eximirlos de la contribución indígenal³⁸. Se involucraron mucho más en el cultivo de alfalfa y en la arriería, actividades que tenían base colonial, mientras algunos incursionaron en la minería y mantenían la agricultura y el pastoreo de subsistencia (Carmona et al., 2021, p. 47,51).

Situaciones como las que intentó subsanar el Plan de Arrias analizado no pertenecían a una esfera puramente local. Se relacionaban con un orden económico y político más general, regional y nacional. En el caso de la arriería, mantener bajos sus costes era central para los comerciantes de Lamar y Calama, principales agentes del desarrollo económico buscado por el Estado. Además, una adecuada regulación de este oficio-servicio chocaba con la falta de control del comercio a través de Atacama, fenómeno que enmascaraba el importante contrabando de plata no amonedada en el que intervienen mineros, transportistas, comerciantes y autoridades (Chiappe, 2022), el que dejaba importantes ganancias hasta el punto de ser catalogado como un factor decisivo en el desarrollo económico de los Andes meridionales en el siglo XIX (Langer, 2021, p. 322).

Según la información entregada, la arriería no es directamente la orientación económica, ocupación y fuente principal de ingresos de la población “blanca” ni de la “indígena” de Atacama hacia 1840. Representa en ambos casos un rubro económico importante y de alta visibilidad, si se atiende a la frecuencia con que se lo menciona en la documentación administrativa boliviana. Pero no es la que involucra más directa y mayoritariamente a su población. Lo que sí puede postularse, en cambio, es que respecto de los núcleos familiares “blancos” y, hasta cierto punto los hogares “indígenas, se presenta una articulación diversa y combinada con la economía del circuito mercantil. Especialmente respecto de la primera categoría:

a) La mayoría de los “blancos” y una parte de los indígenas reside en las tres poblaciones principales que en la Provincia articulan tramos intermedios del circuito (Calama, Chiu-Chiu y San Pedro de Atacama).

³⁸ José Arroyo, “A S. G. el ministro de Estado del Despacho del Interior”, Lamar, 1849, ABNB, MI 1849, T. 127, N. 26, f. 1v.

b) El funcionamiento del circuito requiere no sólo de arrieros y las arrias correspondientes, sino que también suficientes cultivadores de alfalfa y productos de consumo humano, de lo que se ocupan muchos indígenas y también algunos “blancos”.

c) En el interior de la región, individuos locales “blancos” actúan como agentes de comercio con indígenas aprovechando oportunidades abiertas por el circuito. Estas serían la provisión de productos de consumo humano importados y trasladados desde Cobija o provenientes del sur de Bolivia o el noroeste argentino; también, el comercio de bienes generados por las economías indígenas (fibra y pieles de vicuña y chinchilla; posiblemente también intermediando pequeñas partidas de minerales).

d) Mineros “blancos” y algunos tributarios indígenas que dan salida a sus minerales aprovechando la existencia de una oferta significativa de servicios de arrieraje.

e) Una amplia variedad de oficios complementarios con uno o muy pocos exponentes “blancos” (sombbrero, músico, panaderos, costureras, etc.). Es decir, una población no indígena cuya economía, según una valoración de conjunto, se organiza en función del circuito mercantil cumpliendo roles y desde posiciones diversas, como las indicadas.

La población indígena mayoritaria no tiene la misma libertad, flexibilidad y, por tanto, capacidad de incorporarse al circuito mercantil y posicionarse en él, que los “blancos”. A nuestro entender, la necesidad de asegurar fondos internos (reposición, calórico, social) y especialmente una exacción externa (contribución indígena conectada con la sujeción a tierras y dehesas) es lo que explica desde la economía campesina de los ayllos esa ausencia de libertad. Sobre los “blancos” no pesan entonces presiones sociales y obligaciones económicas equivalentes a las de los indígenas. Esto permite entender por qué tan masivamente los “blancos” se incorporan al circuito mercantil en una relación de articulación diversa, se mantienen allí y eventualmente prosperan y, a la vez, por qué la mayor parte de los núcleos familiares indígenas censados no pueden sino inscribirse en la categoría de labradores. Pero, un tercio de los núcleos familiares indígenas sí pueden ser censados como arrieros. Varios hechos permiten entender lo anterior: 1) alguna arriería estaba presente en la zona desde momentos coloniales previos; 2) la disposición de arrias en manos indígenas contó con los repartos de mulas realizados por empresarios con fuertes lazos con el Estado en la interfase del paso de Colonia a República (*v.g.* caso De la Cotera); 3) la categoría de arriero considera varias categorías y posiciones en la organización del oficio, correspondiendo con frecuencia roles menores a los indígenas; 4) algunas familias indígenas pudieron movilizar recursos internos para insertarse en el circuito (peanas de burros, una o pocas acémilas que integrar a un arria compuesta, por ejemplo, pero también disposición de fuerza de trabajo subsidiaria que atendiera los trabajos campesinos, arreglos parentales y comunitarios); y 5) otros tantos que estuvieron dispuestos a insertarse en las relaciones de dependencia del clientelismo consignatario con sus riesgos asociados.

Los arrieros indígenas están sujetos entonces a un doble mecanismo de dominación: la dominación (con el Estado en su condición de tributarios de una “contribución indígena” permanente) y el clientelismo consignatario (con las casas comerciales que actúan en el circuito mercantil). En este último, atrapados a través de un sistema de repartos, préstamos, deudas, pagos, nuevos repartos, nuevos préstamos que cubren deudas, nuevas deudas y más pagos. Una vez que se está dentro, se hace difícil salir. Es algo que no interesa a los consignatarios, a pesar de los esfuerzos de los arrieros. El control de los precios de transporte, de los pagos, de la renovación de acémilas, etc., en definitiva, el conjunto de cuestiones que denuncia el Plan de Arrias, reproduce el control clientelar en el tiempo. Quienes llegan y se mantienen en ello deben actuar activando redes y compromisos internos y externos en un equilibrio siempre precario. Con todo que es una opción y una esperanza, pocos se mantienen en el tiempo y prosperan. Las deudas sujetan a los demás y, en el extremo, la huida y/o la pérdida de sus tierras indias culminan su fracaso. En tales condiciones, la masificación de la arriería indígena regional es inviable. Suelen aparecer menciones a los arrieros con apellidos indígenas más prósperos, pero nada de aquellos que terminan en la ruina.

Según una consideración histórica más general, tenemos ahora bases más sólidas para analizar un momento del fenómeno arriero previo a alcanzar su plenitud en la “época gloriosa de los toros” (Vilches et al., 2014, p. 76), cuando la arriería de animales vacunos cubrió la demanda de carne en las salitreras (1880-1930). Desde nuestra perspectiva, la tendencia a retratar a la sociedad indígena atacameña como “arriera” tiene que ver no tanto con datos precisos -los cuales hemos aportado y matizan mucho el particular- sino con un imaginario construido alrededor de tópicos como la abundancia y la riqueza, relacionados con la fuerte tracción positiva que esta industria representó en un momento determinado de la historia para una zona que perdió su antigua centralidad en desmedro de las cabeceras portuarias (Bowman, 1924, p. 251).

Referencias citadas

- Bertrand, A. (1885). *Memoria sobre las cordilleras del desierto de Atacama y rejiones limítrofes*. Imprenta Nacional.
- Bowman, I. (1924). *Desert trails of Atacama*. American Geographical Society.
- Burdett O'Connor, F. (1928). Reconocimiento del litoral de Atacama en 1826. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, 58(62), 267-285.
- Cajías, F. (1975). *La provincia de Atacama (1825-1842)*. Instituto Boliviano de Cultura.
- Carmona Yost, J., Chiappe, C. 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), 25-50. <https://doi.org/10.7440/histcrit82.2021.02>

- Castro, V., Aldunate, C. y Varela, V. (2012). Paisajes culturales de Cobija, Costa de Antofagasta, Chile. *Revista Chilena de Antropología*, (26), 97-128. <https://doi.org/kw64>
- Chiappe, C. (2022). Descaminos de Atacama: actores y estrategias del contrabando de plata en los comienzos de Bolivia (1825-1839). *Atenea*, 526, 11-37. <https://doi.org/kw62>
- Chiappe, C. y Carmona, J. (2022). Criando a Atacama: desde el tributo y el reparto forzoso hasta el fiado estatal y la contribución indígenal (siglos XVI al XIX). *Fronteras de la Historia*, 27(2), 185-209. <https://doi.org/10.22380/20274688.2106>
- García-Albarido, F. (2022). La ruta colonial de Potosí a Cobija y la vieja nueva praxis de modelos andinos mercantiles. *Estudios Atacameños*, 68. <https://doi.org/kw6z>
- Gundermann, H. (2018). *Comunidad andina y procesos sociohistóricos en el norte de Chile*. Universidad de Tarapacá.
- Langer, E. (2021). Desarrollo económico y contrabando de plata en el siglo XIX (Andes Centromeridionales). *Diálogo Andino*, (66), 313-324. <https://doi.org/kw6w>
- 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. <https://doi.org/kw6v>
- Letelier, J. y Castro, V. (2019). Imaginarios del puerto Lamar desde 1825 a 1877. *Chungará (Arica)*, 51 (1), 155-166. <https://doi.org/10.4067/S0719-26812016000100022>
- Melero, D. y Salazar, D. (2007). Historia colonial de Conchi Viejo y San José del Abra, y su relación con la minería en Atacama, Norte de Chile. *Historia Indígena*, (7), 55-86.
- Ondarza, J. (1859). *Mapa de la Republica de Bolivia mandado publicar pr el Gobierno de la Nacion en la Administracion del Presidente Doctor José Maria Linares... / Levantado y organindo en los años de 1842 à 1859 Por el Teniente Coronel Juan Ondarza, Comandante Juan Mariano Mujia y Mayor Lucio Camacho Ondarza, 1859*. <https://bit.ly/3Q4jxje>
- Pallière, L. (1967). *Album Palliere. Escenas americanas*. L'Amateur.
- Philippi, R. (1860). *Viage al desierto de Atacama: hecho de orden del gobierno de Chile en el verano de 1853-54*. Eduardo Antón.
- Sanhueza, C. (1992). Estrategias readaptativas en Atacama: la arriería mulera colonial. En *Etnicidad, economía y simbolismo en los Andes: II Congreso Internacional de Etnohistoria* (pp. 363-383). Institut Français d'Études Andines. <https://doi.org/10.4000/books.ifea.2319>
- Sanhueza, C. (2012). La tradición arriera de Atacama (siglo XIX). En C. Aldunate del Solar (Ed.), *Atacama* (pp. 236-255). Museo de Arte Precolombino, Banco Santander.
- Sanhueza, C. (2015). Ser "indio" en el siglo XIX. Categorías fiscales y discurso social del estado boliviano en la Provincia de Atacama. (Región de Antofagasta, Chile). *Chungará (Arica)*, 47(3), 1-13. <https://doi.org/10.4067/S0717-73562015005000039>
- San Román, F. (1896). *Desierto i cordilleras de Atacama*. Imprenta Nacional.
- Schelchkov, A. (2005). *La utopía social conservadora en Bolivia: el gobierno de Manuel Isidoro Belzu (1848 – 1855)*. Academia de Ciencias de Rusia - Instituto de Historia Universal - Centro de Estudios Latinoamericanos.

Téllez, E. y Silva, O. (2013). Descripción de la provincia de Atacama (Bolivia) en 1832. *Cuadernos de Historia*, (39), 171-178. <https://doi.org/10.4067/S0719-12432013000200007>

Tschudi, J. von (1869). *Reisen dur Südamerika*. F. A. Brockhaus,

Valdés, S. (1886). *Informe sobre el estudio minero i agrícola de la región comprendida entre el paralelo 23 i la laguna de Ascotan*. Imprenta Nacional.

Vilches, F., Sanhueza, L. y Garrido, C. (2014). Arquitectura de remeseros en San Pedro de Atacama. *ARQ (Santiago)*, (88), 76-85. <https://doi.org/kw6t>

Wolf, E. (1971). *Los campesinos*. Labor.

Para citar este artículo bajo norma APA 7a ed.

Gundermann, H. y Chiappe, C. (2023). La economía indígena y el circuito mercantil en la Atacama boliviana de mediados del siglo XIX: entre la dominación neocolonial y el clientelismo consignatario. *Estudios Atacameños (En línea)*, 69: e5653. <https://doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2023-0017>

