

# ***Para asociarse con gentes de razón: alfalfa y ‘civilización’ durante la habilitación del puerto boliviano de Cobija (Atacama, 1825-1860)***<sup>•</sup>

Javier Carmona Yost  
*Université Rennes 2, Francia/  
 Universidad Católica del Norte, Chile*

Carlos María Chiappe  
*Universidad Católica del Norte, Chile*

Hans Gundermann Kröll  
*Universidad Católica del Norte, Chile*

<https://doi.org/10.7440/histcrit82.2021.02>

Recepción: 8 de abril de 2021 / Aceptación: 17 de agosto de 2021 / Modificación: 20 de septiembre de 2021

**Cómo citar:** Carmona Yost, Javier, Carlos María Chiappe y Hans Gundermann Kröll. “‘Para asociarse con gentes de razón’: alfalfa y ‘civilización’ durante la habilitación del puerto boliviano de Cobija (Atacama, 1825-1860)”. *Historia Crítica*, n.º 82 (2021): 25-50, doi: <https://doi.org/10.7440/histcrit82.2021.02>

**Resumen. Objetivo/Contexto:** Atacama fue una región periférica del Imperio español, pero la independencia de Bolivia en 1825 le otorgó algún tipo de centralidad, ya que obligó la activación de un puerto y una ruta altitudinal a través del único territorio con salida soberana al mar. Estudiamos este proceso por intermedio de la reconfiguración agraria de los oasis atacameños, con especial atención a las interacciones entre las autoridades centrales y locales, los agentes privados y las poblaciones indígenas a propósito de la expansión del cultivo de forrajes. **Originalidad:** buscamos ampliar la comprensión de procesos que, si bien dialogan con un marco alusivo a la configuración del comercio transoceánico e interregional bajo contexto de la naciente república, tuvieron repercusiones específicas en espacios locales por medio de la diseminación de nuevos actores escasamente atendidos por la antropología e historia regional. **Metodología:** analizamos fuentes primarias y secundarias, abordando el proceso mediante la articulación de discursos, expectativas, reacciones y conflictos entre los distintos agentes involucrados. **Conclusiones:** las transformaciones producidas durante este período son basales para comprender procesos de reconversión futura de los paisajes agromineros del territorio. Una peculiaridad del plan republicano boliviano fue la intensificación agrícola del desierto a través de la diseminación de animales y semillas de alfalfa en oasis y otros espacios contiguos a los caminos. Décadas después, acontecida la Guerra del Pacífico, el desierto atacameño será apropiado por Chile y los ciclos mineros que sobrevendrán lo harán sobre paisajes agrícolas previamente reconvertidos, con una población indígena especialmente calificada en el arreo de ganado, el conocimiento de los senderos de tráfico animal y el aprovisionamiento de forrajes al mercado minero regional.

**Palabras clave:** alfalfa, arrieraje comercial, Atacama, cercamiento.

<sup>•</sup> La investigación de la que se deriva este trabajo fue apoyada por los proyectos Fondecyt/Iniciación n° 11190023 de la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID, Chile) y ATACAMA-SHS del Centre National de la Recherche Scientifique, 2020-2024 (CNRS, Francia).

## “To associate with people of reason”: Alfalfa and “civilization” during the adaptation of the Bolivian port of Cobija (Atacama, 1825-1860)

**Abstract. Objective/Context:** Atacama was a peripheral region of the Spanish Empire, but the independence of Bolivia gave it a certain centrality in 1825 since it forced the activation of a port and an altitude route through the only territory with sovereign access to the sea. We study this process through the agrarian reconfiguration of the oases in Atacama, with special attention to interactions between central and local authorities, private agents, and indigenous populations regarding the expansion of forage cultivation. **Originality:** We seek to broaden the understanding of processes that, although dialoguing with a broader framework related to the configuration of transoceanic and interregional trade in the context of the nascent Republic, had specific repercussions in local spaces through the dissemination of new actors, scarcely studied by anthropology and regional history. **Methodology:** We analyze primary and secondary sources, to examine this process through the articulation of discourses, expectations, reactions, and conflicts between different agents involved. **Conclusions:** The transformations produced during this period are basic to the understanding of future reconversion processes of the territory’s agricultural-mining landscapes. A characteristic feature of the Bolivian republican plan was the agricultural intensification of the desert through the dissemination of animals and alfalfa seeds in oases and other spaces adjacent to roads. Decades later, after the War of the Pacific, the Atacama Desert would be appropriated by Chile and the subsequent mining cycles would occur on previously reconverted agricultural landscapes, with an indigenous population especially qualified in cattle herding, knowledge of animal trails, and forage supply to the regional mining market.

**Keywords:** alfalfa, Atacama, commercial muleteer activity, enclosure.

## “Para se associar com pessoas de razão”: alfafa e “civilização” durante a habilitação do porto boliviano de Cobija (Atacama, 1825-1860)

**Resumo. Objetivo/Contexto:** Atacama foi uma região periférica do Império espanhol, mas a independência da Bolívia em 1825 lhe outorgou algum tipo de centralidade, já que obrigou a ativação de um porto e uma rota altitudinal através do único território com saída soberana para o mar. Estudamos esse processo por meio da reconfiguração agrária dos oásis atacamenhos, com especial atenção às interações entre as autoridades centrais e locais, os agentes privados e as populações indígenas devido à expansão plantações de forragens. **Originalidade:** buscamos ampliar a compreensão de processos que, embora dialoguem com um referencial alusivo à configuração do comércio transoceânico e inter-regional sob contexto da nascente república, tiveram consequências específicas em espaços locais mediante a disseminação de novos atores escassamente atendidos pela antropologia e história regional. **Metodologia:** analisamos fontes primárias e secundárias, abordando o processo mediante a articulação de discursos, expectativas, reações e conflitos entre os diferentes agentes envolvidos. **Conclusões:** as transformações produzidas durante esse período são fundamentais para compreender processos de reconversão futura das paisagens agromineradoras do território. Uma peculiaridade do plano republicano boliviano foi a intensificação agrícola do deserto por meio da disseminação de animais e sementes de alfafa (*Medicago sativa*) em oásis e outros espaços contíguos aos caminhos. Décadas depois, acontecida a Guerra do Pacífico, o deserto de Atacama será apropriado pelo Chile, e os ciclos mineradores que ocorrerão o farão sobre paisagens agrícolas previamente reconvertidos, com uma população indígena especialmente qualificada na criação de gado, no conhecimento das trilhas de tráfico animal e na provisão de forragens para o mercado minerador regional.

**Palavras-chave:** alfafa, Atacama, cercamento, tropeirismo comercial.

## Introducción

El sistema colonial hispano produjo en Atacama una intensificación agroganadera basada en la importación y cría de mulas y los cultivos forrajeros. Esta fue de la mano de la activación de una red comercial que disparó la demanda de la actividad arriera<sup>1</sup>. La independencia boliviana agudizó la tónica, ya que incluyó reformas que buscaron fomentar la minería mediante la inserción de capitales y tecnología foráneos para mejorar el transporte y la comunicación.

El fenómeno que analizamos dialoga con los procesos de formación de los Estados nacionales suramericanos. Bolivia comparte con sus vecinos el objetivo de definir un territorio con base en límites en disputa, ideologías liberales/conservadoras y recursos humanos y materiales disponibles. Todo en el escenario de depresión económica dejado por las guerras de independencia, algo morigerado en el espacio centro-sur andino gracias a la circulación de metálico acuñado por la Casa de Moneda de Bolivia apoyada en la producción minera argentífera de ese país absorbida por el Banco de Rescates de Potosí<sup>2</sup>. Se diferencia, a nivel local-regional, por intentar sentar las bases en una franja territorial antaño marginal para el Virreinato del Perú. Bolivia necesitaba un puerto soberano para agilizar el comercio ultramarino y una vía mejorada para la comunicación con las tierras altas y el interior. Esto demandaba habilitar una ruta que pudiese sortear el vasto desierto que se interponía entre la costa y los centros productivos y administrativos del país.

Atacama adquirió así una cualidad de centralidad periférica y fue constituyéndose en zona de interfase entre Bolivia, el resto del mundo y diversos actores de una sociedad en transformación (imagen 1). Sin embargo, las relaciones entre la agrupación social dominante y la población indígena quedaron enmarcadas en un régimen neocolonial de tributación restablecido a fines de la década de 1820, a través de la figura de la contribución indigenal.

Nuestro marco espaciotemporal ha sido atendido por algunas investigaciones que aportan antecedentes sobre la relevancia histórica de la ruta Cobija-Potosí, la intervención y agotamiento estatal durante el período, la preponderancia demográfica chilena en Atacama en los prolegómenos de la Guerra del Pacífico y el rol del sector empresarial<sup>3</sup>. No obstante, escasean estudios referentes a las reconversiones productivas que la rehabilitación del puerto de Cobija trajo

---

1 Cecilia Sanhueza, “Tráfico caravanero y arriería colonial en Atacama: el siglo xvi”, *Estudios Atacameños* n.º 10 (1992): 97; Cecilia Sanhueza, “La tradición arriera de Atacama (siglo XIX)”, en *Atacama*, editado por Carlos Aldunate (Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino, 2012), 238-255.

2 Fernando Cajías, *La provincia de Atacama (1825-1842)* (La Paz: Instituto Boliviano de Cultura, 1975), 268-279; Erick Langer y Viviana Conti, “Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes centromeridionales (1830-1930)”, *Desarrollo Económico* 31, n.º 121 (1991): 91-111.

3 Entre otras: César Borie, Victoria Castro, Varinia Varela y Carlos Aldunate, “Cobija y sus vías de conexión con el interior de Atacama: desde la Colonia hasta la Guerra del Salitre”, *Diálogo Andino* n.º 49 (2016): 209-223; Javiera Letelier, “Entre la costa de Cobija y las tierras altas: el tráfico arriero a inicios de la república boliviana”, *Diálogo Andino* n.º 49 (2016): 225-234; Victoria Castro, Carlos Aldunate y Varinia Varela, “Paisajes culturales de Cobija, costa de Antofagasta, Chile”, *Revista Chilena de Antropología* n.º 26 (2012): 97-128; Milton Godoy, “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* n.º 46 (2013): 127-144.

aparejada en valles y oasis habitados por poblaciones indígenas, así como también los procesos de transformación agraria acontecidos en estos mismos y otros espacios colindantes<sup>4</sup>.

**Imagen 1.** Distrito Litoral en el mapa de Perú y Bolivia



**Fuente:** Joseph Colton, *Colton's Perú and Bolivia* (Nueva York: G. W. & G. B. Bolton & Co., 1855).

La existencia de alfalfa en todos aquellos espacios susceptibles de ser cultivados fue un aspecto destacado por viajeros, autoridades y comerciantes de la época. Espacios naturales como la dehesa de Calama, las vegas de Chiu Chiu y otros en los márgenes del río Loa fueron intervenidos con

4 Existe un parámetro metodológico desprendido de las fuentes que utilizamos que impide individualizar étnicamente a las sociedades indígenas en cuestión. Los documentos hacen referencia a grupos que hoy denominaríamos bajo el genérico “atacameño”, pero que en dicho período eran catalogados bajo el apelativo único de indígenas o “indijenas”. En el caso de la costa, corresponde enunciar a los changos, pero este es un etnónimo que en el siglo XIX absorbe a una variabilidad de grupos indígenas costeros que a lo largo del período colonial fueron indistintamente catalogados como uros, proanches, camanchacas y changos.

dichos fines<sup>5</sup>. A este proceso, veloz y compulsivo, a través del cual se cercaron y apotreron chacras indígenas, lo denominamos domesticación agraria. Desde una perspectiva histórico-ambiental, la llegada de la alfalfa al continente americano se encuadra en la economía política de la colonización y el desembarco de animales, plantas y tecnologías movilizados por el proyecto colonial. La articulación entre ganado y plantas forrajeras foráneas puede comprenderse como estructuralmente ligada al espacio económico colonial y a la interconexión de sociedades, territorios y economías propiciada por la minería altoandina, mercado motor de la economía virreinal. Ciudades como Lima, Arica y la gran mayoría de los valles indígenas de Tarapacá incluirán a esta planta para abastecer de energía a los circuitos de transporte animal entre los puertos del Pacífico y minerales como Potosí, Porco, Berenguela, Oruro, Chuquiago y Huantajaya. Asuntos derivados de su expansión, como la apropiación de tierras indígenas por parte de autoridades políticas y eclesiásticas coloniales, la explotación de mano de obra esclava y su trastienda dentro de la configuración del sistema hacendal centro-surandino, son elementos para destacar<sup>6</sup>. Mención aparte, aunque complementaria, merece la consolidación del ‘cinturón de alfalfa’ o *lucerne belt* entre Buenos Aires y Salta, el que abarcó una extensa macrorregión que fue una de las principales despensas ganaderas del aparato minero colonial y republicano<sup>7</sup>. La alta demanda y adaptabilidad de la alfalfa a una diversidad de contextos geográficos contribuirá a su rápida expansión, lo que se relaciona con la intensificación del tráfico entre las minas de las tierras altas y los puertos del Pacífico<sup>8</sup>.

Conocer las reconversiones agroganaderas de este período es relevante para dar cuenta de procesos futuros que agudizarán la reconfiguración de los paisajes agromineros del desierto. La intervención boliviana será luego usufructuada por el aparato empresarial y estatal chileno, proceso en el que se consolidó la connotación arriera de las poblaciones indígenas de Atacama y su respectiva inserción en los ciclos mineros en tanto actores particularmente calificados en el arreo de ganado, el conocimiento de senderos de tráfico animal y el aprovisionamiento de pastos.

## 1. Mulas, postas y comerciantes en la habilitación formal de Cobija

Bolivia se conformó con base en la provincia de Charcas, que tenía bajo su jurisdicción la Intendencia de Potosí. Esta incluía el partido de Atacama, que poseía litoral marítimo. Luego de la Independencia, el partido pasó a ser provincia de Atacama (1825-1829), dependiente del Departamento de Potosí<sup>9</sup>. Con el objetivo de recabar antecedentes para la habilitación de un puerto y una ruta que lo uniera con Potosí, Simón Bolívar encargó a Francisco Burdett una expedición que recorrió la costa desde la desembocadura del Loa hasta Taltal.

---

5 Utilizamos la categoría ‘natural’ para enfatizar el grado de la intervención encarada. Sabemos que el manejo cultural de otros espacios como vegas y bofedales (humedales de altura) es una práctica común entre las poblaciones indígenas andinas.

6 Ileana Vegas de Cáceres, *Economía rural y estructura social de las haciendas de Lima durante el siglo XVIII* (Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996), 130-138.

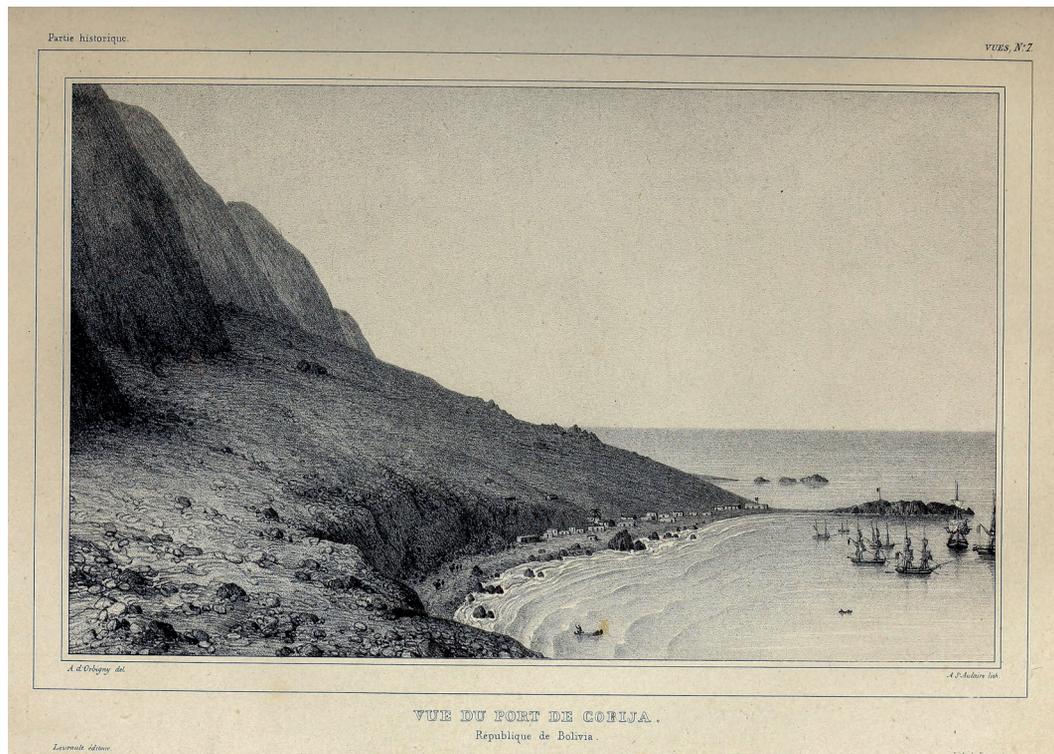
7 Pierre Denis, *The Argentine Republic* (Londres: T. Fisher Unwin Ltd., 1921), 177.

8 Javier Carmona, “Alfalfa y minería en el desierto surandino”, *Revista Chilena de Antropología* n.º 37 (2018): 213-229.

9 Luego, el litoral boliviano fue Provincia Litoral entre 1829 y 1839, Distrito del Litoral entre 1839 y 1867, y Departamento del Litoral entre 1867 y 1884. Se debe tomar en cuenta que entre 1836 y 1839 Bolivia integró la Confederación Perú-Boliviana.

Burdett retrató un territorio estéril y carente de agua, pero de gran riqueza mineral. Calculó una población de 3500 habitantes repartidos en pequeños caseríos indígenas ubicados en zonas de altura y en pueblos más grandes como Calama, San Pedro de Atacama y Chiu Chiu. Depositó sus expectativas en estos tres lugares, pues allí era posible intensificar la producción de “maíz, trigo, cebada y alfalfa, observando más economía en la distribución del agua en Atacama y habiendo brazos suficientes para el trabajo en Chiu Chiu y Calama”<sup>10</sup>. Como puerto, recomendó la ya conocida bahía de Cobija<sup>11</sup>, pues se encontraba en un punto protegido de los vientos y gozaba de un fondo libre de rocas. El camino lo propuso con base en la antigua ruta colonial, de 181 leguas, pero jalonadas por 20 *pascanas* o postas separadas en promedio 9 leguas. Estos establecimientos servirían para descanso, aprovisionamiento de víveres, agua, leña y pastos (imagen 2).

**Imagen 2.** La rada de Cobija. Se observan barcos mercantes, la pequeña población y la cordillera de la Costa que se debe salvar para internarse en el territorio



**Fuente:** Alcide D’Orbigny, *Viaje a la América Meridional. Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Bolivia, Perú*, t. III (Buenos Aires: Futuro, [1835] 1945).

10 Francisco Burdett O’Connor, “Reconocimiento del litoral de Atacama en 1826”, *Revista Chilena de Historia y Geografía* LVIII, n.º 62 (1928): 269.

11 En donde, en 1587, se había fundado la población Santa María Magdalena de Cobija, que se constituyó en los siglos subsiguientes en un punto de comercio legal e ilegal de plata y de producción ictícola. Véase William Lofstrom, “Cobija, Bolivia’s first outlet to the sea”, *The Americas* 31, n.º 2 (1974): 189.

La habilitación de la ruta y la concreción de las postas demandaba gran cantidad de trabajo y recursos. Un camino carretero íntegro era impracticable por los obstáculos de una geografía desértica que iniciaba al nivel del mar y superaba los 4000 metros. El puerto, casi abandonado, demandaba surtirse de agua, una instalación militar, casa de gobierno y un establecimiento aduanero. La activación de este eje comercial no sería posible sin el transporte a sangre, por lo que Burdett propuso un reparto masivo de mulas a los arrieros de la región bajo el mecanismo de fiado o préstamo estatal.

El presidente Sucre decretó en 1827 la protección del nuevo establecimiento del puerto Lamar en Cobija e impulsó la venta de terrenos para el aumento de la población<sup>12</sup>. Se proporcionaron estímulos a quienes desearan levantar postas a lo largo de la ruta y se repartieron semillas, animales, herramientas agrícolas y algunos topes de tierra<sup>13</sup>. Para el mejoramiento de los caminos, se hizo recaer en las autoridades locales la obligación de forzar a los indígenas a limpiarlos de piedras y demás impedimentos<sup>14</sup>.

Desde 1829, cuando el presidente Santa Cruz creó la Provincia Litoral como jurisdicción independiente de Potosí, la zona se dividió en La Mar —con capital en Cobija— y Atacama —con capital en San Pedro—. Cada una tenía su gobernador, pero Atacama dependía administrativamente de la primera y contribuía al erario mayormente a través de la contribución indígenal, la cual se suspendió en la costa para fomentar su poblamiento<sup>15</sup>. Asimismo, todo habitante del puerto estaba exento de pagar contribuciones por un período de tres años. A bolivianos y extranjeros se les concedería un terreno para establecerse; a los indígenas vecindados se les facilitarían tierras, animales e instrumentos de labranza; mientras que a quienes se encargaran de atender las postas también se les eximiría del pago de impuestos y de la contribución indígenal<sup>16</sup>.

Se estimuló el comercio exterior y se ofreció una reducción tarifaria a todas las mercancías importadas para promocionar el puerto y erigirlo como competencia de Arica y Valparaíso. Simultáneamente, se promovió la internación de mercancías europeas mediante una política de aranceles y la exportación de bienes nacionales como metales, guano, lanas y cueros. Conforme avanzó la década de 1830, las mercancías introducidas por Cobija llegaron a ser un 150 % más baratas. Lamar se transformó en un puerto franco en donde no se pagaban derechos portuarios ni de aduana y en donde los comerciantes podían descargar y almacenar sus mercaderías libremente<sup>17</sup>.

El presidente Santa Cruz visitó Atacama en 1832 y dictó un decreto para mejorar las postas. Estableció que las menos atractivas serían dadas al primero que las solicitase. Se facilitarían créditos

---

12 “N. 98”, Lamar, 12 de setiembre de 1827, Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (ABNB), Sucre-Bolivia, Fondo Ministerio del Interior (MI) 1827, t. 19, n.º 19, f. 1.

13 Horacio Álvarez, “Carta al ministro Infante”, Lamar, 18 de octubre de 1827, ABNB, MI 1827, t. 17, n.º 18, f. 1v; “Nota n.º 5”, Lamar, 13 de octubre de 1829, ABNB, MI 1829-1837, t. 70, n.º 36, f. 5v; “Nota n.º 52”, Lamar, 20 de diciembre de 1830, ABNB, MI 1829-1837, t. 70, n.º 36, f. 6v. Un tope equivale a 1700 m<sup>2</sup>.

14 Facundo de Infante, “Órdenes de 1827 del ministro del Interior”, Sucre, 1827, ABNB, MI 1827, t. 17, n.º 48, f. 2v.

15 Si bien durante la República se abolió el tributo indígenal colonial, este se mantuvo en los hechos bajo la llamada contribución indígenal hasta bien entrado el siglo XIX.

16 Sanhueza, Cecilia y Hans Gundermann, “Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama (1879-1928)”, *Estudios Atacameños* n.º 34 (2007): 120.

17 Esther Aillón, “En torno a la desestructuración del espacio colonial andino: Bolivia 1825-1850”, en *Del altiplano al desierto. Construcción de espacios y gestión de un conflicto*, editado por Eduardo Cavieres (Valparaíso: Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2008), 76.

flexibles, una propiedad y seis topos de tierra para los encargados de sembrar. Los terrenos emplazados a media legua de distancia de los caminos que se encontrasen baldíos o sin dueño serían dados a quienes los pidieran, bajo condición de habilitar cultivos. También ordenó desecar las ciénagas de Calama y Chiu Chiu para distribuir las bajo las mismas condiciones. A su vez, el gobierno central giraría fondos a los gobernadores para habilitar postas, reparar caminos y descubrir nuevas aguadas<sup>18</sup>.

Con las arcas vaciadas por la guerra de la Independencia, las políticas estatales encontraron aliados en los empresarios privados. Un caso paradigmático fue el del español Lucas de la Cotera, quien se encargó de las primeras internaciones a gran escala y levantó un almacén en el puerto. A este se le dieron terrenos para que consolidara su actividad comercial y abasteciera a las postas<sup>19</sup>. El capital privado sustituyó al estatal en muchos aspectos, el cual lógicamente estaba guiado por principios más puramente gananciales. Sin embargo, no debe entenderse que el déficit presupuestario fue la razón primordial de la intervención de los agentes privados, pues el Estado boliviano sostuvo una presencia a lo menos itinerante en el puerto, lo que permitió la irrupción progresiva de chilenos, empresas y capitales extranjeros al alero del liberalismo decimonónico.

Santa Cruz encomendó a Gabino Ibáñez realizar un informe sobre el estado de las nueve postas o *tambos* ya levantadas en la provincia. Este lo hizo especificando las distancias, recursos y avances. La primera señalada es la de Chacance, ya que la de Colupo se reedificó recién en 1840<sup>20</sup>. Esto obligaba a recorrer 24 leguas desde el puerto y a ascender unos 1500 metros. Allí, se destaca la presencia del maestro de posta, pastos y agua abundante: “Con los dos ríos que bañan esta quebrada [el Loa y el San Salvador] pueden formarse buenas sementeras, y alfares en los terrenos que tiene”. La casa se componía de una sala “fresca y espaciosa” para los viajeros y de una vivienda para el encargado, una tienda y un corral para los animales<sup>21</sup>.

Huacate, a orillas del Loa, quedaba a 8 leguas y tenía similares instalaciones. Ibáñez indicó que “las tierras [...] pueden producir todo el año, alfalfa, papas y toda clase de granos y legumbres”<sup>22</sup>. Hasta Calama —en donde anota la existencia de un potrero— debían recorrerse 8 leguas. De Calama a Chiu Chiu también había 8 leguas. Era importante “un sienego a la parte del sud de cerca de 2 leguas bajo riego todo ello; produce alfalfa, cebada y papas. La leña es algo escasa; pero el hermoso río que baña este punto es capaz de fecundar toda aquella campiña”<sup>23</sup>. Para llegar a Ingaguasi debían recorrer 7 leguas. El agua existente era buena y la quebrada que se hallaba a cinco cuadras se prestaba para producir alfalfa.

Hasta Santa Bárbara había una distancia de 7 leguas. Tenía poca leña, pero “un río muy caudaloso y muchos terrenos [en donde] se pueden criar bacas, ovejas por ser abundante de pastos”. Polapi, construida en piedra, estaba a 6 leguas de la anterior. Contaba con manantiales de agua dulce en los cerros de las inmediaciones y con “un gran ciénego abundante de pastos naturales y suficiente leña”, así que el terreno produciría “cuanto se siembre”. Diez leguas se contaban hasta

18 Cajías, *La provincia*, 83.

19 De Infante, “Órdenes de 1827 del ministro del Interior”, f. 1.

20 Gregorio Beechez, “A S. G. el Mntro. de Estado del Despacho de Hacienda”, Lamar, 24 de junio de 1840, ABNB, MI 1840, t. 79, n.º 18, 1v.

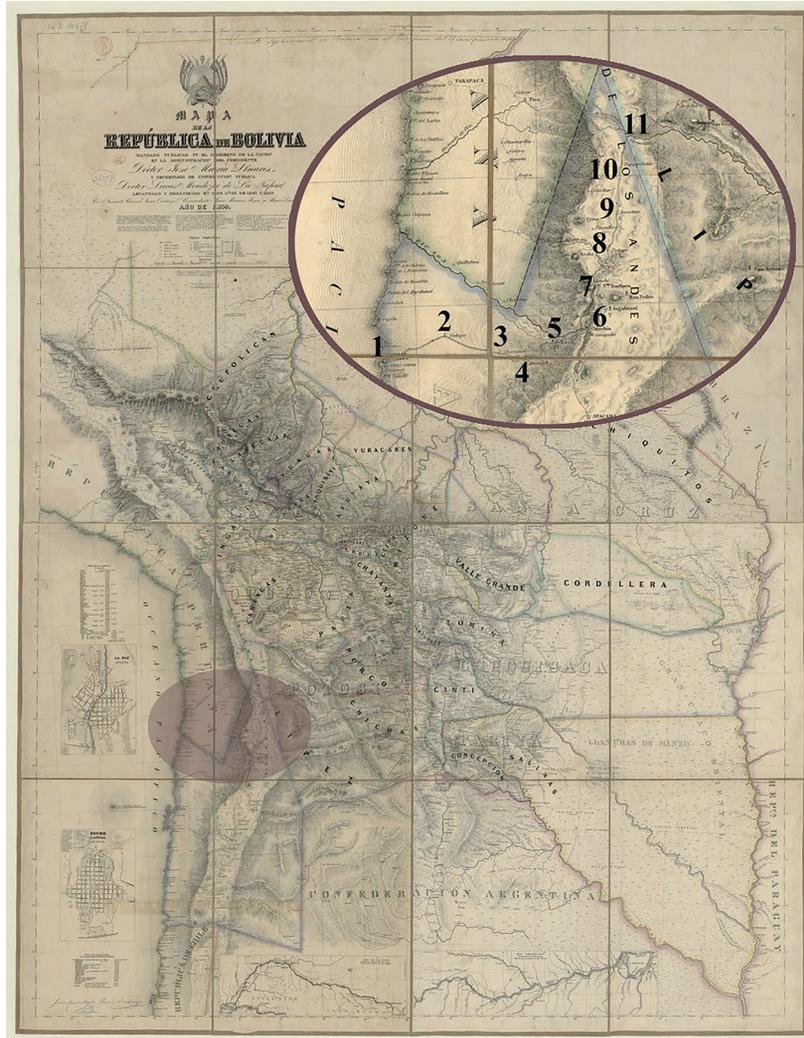
21 Gabino Ibáñez, “Descripción de los nueve tambos o paradas de Posta que se han construido en el territorio del Gobierno Litoral del Puerto La Mar”, Lamar, 1831, ABNB MI, t. 31, n.º 22, f. 1v.

22 Ibáñez, “Descripción de los nueve”, f. 1v.

23 Ibáñez, “Descripción de los nueve”, f. 2v.

Ascotán, posta también hecha en piedra y en donde el agua se hallaba lejos, a unas 2 leguas. Finalmente, para llegar a Tapaquilcha, última posta de la provincia, debían recorrerse 8 leguas. Esta poseía agua, pastos y leña, y contaba con iguales características que las anteriores: un patio, un cuarto para los pasajeros, otro con cocina para el maestro de posta y un corral para los animales, “todo con la posible perfección y comodidad” (imagen 3)<sup>24</sup>.

**Imagen 3.** Mapa de Ondarza en donde se observan (ampliadas en la elipse) algunas de las poblaciones y postas señaladas por Burdett<sup>25</sup>: Cobija (1), Colupo (2), Chacance (3), Huacate (4), Calama (5), Chiu Chiu (6), Santa Bárbara (7), Polape (8), Ascotán (9), Tapaquilcha (10) y Alota (11)



**Fuente:** Juan Ondarza, “Mapa de la República de Bolivia”, 1859 (Archivo digital Gallica-Biblioteca Nacional de Francia).

24 Ibáñez, “Descripción de los nueve”, f. 2r.

25 Burdett O’Connor, “Reconocimiento”, 269.

Pese al tono auspicioso del informe, la realidad estaba lejos de ser ideal. La descripción bucólica de Ibáñez puede contrastarse con otra contemporánea del naturalista D’Orbigny, para quien no había “nada pintoresco en esa tierra ingrata” en donde la naturaleza “parecía estar de duelo”. El derrotero de Cobija a Santa Bárbara será descrito así: “En esa distancia, que se franquea primero a lomo de mula, hay primero veinticinco leguas de arena movediza sin agua hasta Chacansi; luego vienen los desiertos donde hay apenas tres villorios, Calama, Chiu Chiu y Santa Bárbara, perdidos, en cierto modo, en medio de llanuras arenosas secas, o en las montañas de la cordillera, que hay que cruzar antes de llegar a estas mesetas”<sup>26</sup>.

Más allá de las percepciones negativas, los progresos a lo largo de la ruta señalados por Ibáñez eran síntoma de que el proyecto avanzaba y el puerto asentaba su aparato administrativo, comercial y la infraestructura asociada. Concurría a Cobija el comercio internacional y empezaban a explotarse vetas de cobre en Michilla, Gatico y Caleta Duendes. Se establecieron casas comerciales (Artola, de la Cotera, Tezanos, Pinto y Cía., Hnos. Latrille, Lemaitre, Durandeu, Dorado Hnos. y Aguirrezavala) que vincularon al puerto con el interior, Chile y Argentina<sup>27</sup>. Algunos comerciantes también se dedicaron a la explotación del guano, del cobre y —más tardíamente— del bórax<sup>28</sup>. Mención particular merece el español Artola, quien desplegó importantes iniciativas mineras en San Bartolo y estableció trato comercial con Valparaíso, Iquique, Potosí, Sucre, Lima y París. Empleó cientos de operarios y concentró casas comerciales en Calama y en San Pedro de Atacama, desde donde redirigía el despacho de mercaderías al resto de Bolivia y Argentina, lo que dinamizó el comercio transcordillerano de animales. Destinó grandes extensiones de tierra al cultivo de forrajes y mantuvo vínculos con capitalistas salitreros de Tarapacá, lo que le permitió abastecer de burros y mulas a la industria del nitrato<sup>29</sup>.

En 1839, el presidente José Miguel Velazco creó el Distrito Litoral, continuando su capital en Cobija. Las iniciativas particulares seguían el curso descrito: a mediados de la década de 1840 se instaló el industrial chileno José Santos Ossa, quien construyó una condensadora de agua para trabajar vetas de cobre. Luego, este mismo empresario obtuvo concesiones para explotar minerales en la costa, llegando a concentrar 30 hectáreas en la bahía de Antofagasta, algo al sur de Cobija<sup>30</sup>.

## 2. Alfalfar, cercar y apotrerar los oasis indígenas del desierto

La carencia de recursos forrajeros era el punto débil del sistema vial comercial que unía a Bolivia con el exterior (imagen 4). Por tanto, una de las primeras medidas de Gabino Ibáñez al ser nombrado gobernador en 1832 fue repartir semillas de alfalfa a los habitantes para poner a producir los oasis y los espacios contiguos a los caminos. Este solicitó al gobierno de Santa Cruz recursos para sostener 10 maestros de posta, repartir más de 10 fanegas de semillas importadas y comprar 150 mulas que se sumarían a 600 distribuidas por Luis Cotera.

26 Alcide D’Orbigny, *Viaje a la América meridional. Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Bolivia, Perú*. Tomo III (Buenos Aires: Futuro, 1945 [1835]), 935.

27 Castro, Aldunate y Varela, “Paisajes culturales”, 114.

28 Isaac Arce, *Narraciones históricas de Antofagasta* (Iquique: Lama Industrial, 1930), 25.

29 Óscar Bermúdez, “Las casas comerciales de Artola y Aguirrezavala. Apuntes para la historia de Cobija”, *Revista de la Universidad del Norte*, n.º 2 (1967): 35.

30 Arce, *Narraciones históricas*, 57.

**Imagen 4.** Arria en el desierto de Atacama a mediados del siglo XIX. En primer plano y a la izquierda, bultos con las inscripciones “Salta” y “Cobija”. En segundo, el flanco cordillerano atacameño dominado por el volcán Licancabur (primero a la izquierda)



Fuente: León Pallière, *Album Palliere. Escenas americanas* (Buenos Aires: L'Amateur, 1967), 47.

Para escalar la producción se necesitaba inmigración, pues Ibáñez consideraba que los indígenas estaban “más inclinados a vivir en las cuevas que a asociarse con gentes de razón”<sup>31</sup>. Planteó, por tanto, que los ‘hijos del país’ (los bolivianos) debían establecerse en los espacios desaprovechados para propagar el cultivo de forrajes industriales<sup>32</sup>:

En Calama hai terrenos para repartir a diez mil pobladores... y no hai mas tapial que uno que he mandado construir yo este año para estimularlos y solamente los indígenas siembran y pircan todos los terrenos que necesitan i hai campos disponibles de terrenos valdios les he repartido semilla de alfa por el estado en Calama dos fanegas, en Chiuchiu dos, en Atacama otras dos, y todos los hijos del país ban poniendo sus alfalfares<sup>33</sup>.

31 Eduardo Téllez y Osvaldo Silva, “Descripción de la provincia de Atacama (Bolivia) en 1832”, *Cuadernos de Historia* n.º 39 (2013): 117.

32 A diferencia de otras hierbas y forrajes naturales, la producción de alfalfa demanda más tiempo, trabajo y recursos. La alfalfa es una planta industrial, ya que, además, sus utilidades dicen relación con los provechos que el ser humano exprime de la energía animal. Ver Santiago Segura y Javier Torres, *Historia de las plantas en el mundo antiguo* (Bilbao: Universidad de Deusto, 2009), 248.

33 Sanhueza, “Tráfico caravanero”, 97.

El Estado boliviano impulsó bajo esta premisa civilizatoria la siembra de alfalfa en Calama, Chiu Chiu y San Pedro de Atacama y fijó coercitivamente a los indígenas un plazo de ocho meses para su plena disposición para el comercio y las redes mercantiles de arrieraje. Se intentaba asegurar que todos los ciudadanos de un espacio antaño desconocido y periférico, central ahora en lo concerniente a la articulación comercial de Bolivia con el mundo, fuesen operativizando la ampliación de un cultivo cuya diseminación representaba un verdadero símbolo de progreso y civilización.

Este discurso civilizatorio y de racionalización agrícola no fue una novedad para los indígenas de Atacama, toda vez que alusiones sobre su carencia de “policía y vida en sociedad” se remontan por lo menos al reformismo borbón del siglo XVIII, cuando el intendente potosino Juan del Pino Manrique dictaminó una serie de medidas que tenían por objeto “civilizar” al partido de Atacama a través del fomento agrícola, minero y comercial, como también por medio del reparto masivo de animales a sus habitantes y la demarcación de rutas formales<sup>34</sup>.

Ibáñez planteó la necesidad de contratar maestros de posta encargados de velar por el abastecimiento de víveres y pastos, pues entendía que los cultivos estarían expuestos a condiciones desérticas excepcionales. Pidió fondos al gobierno central para comprar mulas, sembrar alfalfa y sostener a unas cien personas encargadas de surtir y atender las postas. El gobernador, por su parte, se encargaría personalmente de conseguir alfalfa “al moderado precio de cuatro pesos por fanega”<sup>35</sup>.

Las dificultades para mantener las postas y su personal fueron persistentes. Precariedad, destrucción, abandono, falta de presupuesto y remate de establecimientos por no pago de los créditos estaban a la orden del día. el Estado pagó inicialmente los sueldos de los encargados, pero en 1833 privatizó el sistema, salvo en Tapaquilcha, que era la de clima más inclemente: “S. E. el Presidente ha dispuesto se suspenda como innecesaria la dotacion señalada á los guardapostas de este camino, y que en virtud de esta determinacion queden al manejo de empresarios que tomandola en propiedad con arreglo al decreto de 1º de Enero del año corriente puedan proporcionar á los traficantes del puerto, todos los ausilios que necesiten”<sup>36</sup>.

No se trataba de un desinterés del gobierno, sino de escasez de fondos y problemas derivados de convulsiones internas y amenazas externas<sup>37</sup>. La Mar perdía ingresos anualmente debido al activo contrabando de bienes en general y de plata en particular. Este llevó al extremo del desfinanciamiento del Banco de Potosí y a que las autoridades fueran disminuyendo las tasas de exportación<sup>38</sup>.

A pesar de las dificultades, un buen ejemplo del imaginario de progreso que impulsaba a las autoridades es el informe del secretario del gobierno del Litoral, Manuel Dorado, quien en 1834 dio cuenta de los ‘demasiados’ adelantos efectuados en el ramo de la agricultura. En Chiu Chiu, destacó la puesta en producción por medio de la desecación, subdivisión y reparto a particulares de la ciénaga, terreno que fue destinado a la siembra de alfalfares en respuesta a lo decretado en

---

34 María Gavira Márquez, “Instrucciones para los subdelegados de la Intendencia de Potosí realizadas por el Intendente Juan del Pino Manrique en 1784”, *Diálogo Andino*, n.º 42 (2013): 9.

35 Cajías, *La provincia*, 81.

36 “Al señor gobernador de Atacama”, Tapaquilcha, 9 de enero de 1833, ABNB, MI 1829-1833, t. 69, n.º 10, f. 1v.

37 Téllez y Silva, “Descripción”, 175.

38 “Nota n.º 25”, Lamar, 8 de marzo de 1842, ABNB, Fondo Ministerio de Hacienda (MH) 1842, t. 112, n.º 7, f. 1v.

1833 por el presidente Santa Cruz<sup>39</sup>. En el mismo poblado, refirió la existencia de otros tapiales y sembradíos de alfalfa, cuyas dimensiones alcanzaban los 300 topos de tierra, tanto fuera de la misma quebrada como en otros puntos inmediatos.

Los indígenas habían sido obligados a rehabilitar un terreno “sumamente espacioso” que les pertenecía y que se encontraba abandonado desde hace “muchos años”. Los intentos por domar el desierto y las voluntades avanzaban al unísono del cultivo de alfalfa. Resultaba

admirable ver la contracción e interés que han desplegado por el trabajo, pues cuando no están ocupados de formar sus propios tapiales, y cultivar los terrenos, se conchaban gustosos con todos los nuevos pobladores establecidos allí para trabajar. Este anhelo marchará siempre en progresión, y de él debemos esperar muchas ventajas, en un pueblo que por su local, se halla en el caso no solo de surtir a los pasajeros de forrage y provisión suficiente, sino también de proveer a las postas inmediatas, y las de la Cordillera<sup>40</sup>.

En San Pedro de Atacama, Dorado observó “los mismos adelantamientos”, pero subrayó la proactividad de los agricultores indígenas que habían “marcado y resguardado” sus propios terrenos con buenos tapiales, sembrando dentro de ellos “con más interés que nunca”. Destacó que, entre los vecinos de San Pedro, Chiu Chiu y Calama, existían “verdaderos propietarios” que disponían la totalidad de sus animales a los servicios de arrieraje, razón por la cual “ocupados de sus labores ganan una subsistencia abundante, viviendo tranquilos y gustosos en medio del orden y la paz que gozan”<sup>41</sup>. Desde los *aillos*<sup>42</sup> de Atacama hasta Toconao la situación no era diferente, pues la siembra de frutales, forrajes y legumbres avanzaba con fuerza, razón por la cual había “cuidado que las acequias se conserven siempre limpias, y que el agua se distribuya con orden y arreglo para que a ninguno pueda escasearle”<sup>43</sup>.

Ayquina y Caspana mejoraban “proporcionalmente”, pero se notaba un leve letargo en Calama, en donde de todos modos se destacaba que “se han hecho allí siembras mucho mayores que antes”. Se propuso desecar la ciénaga, pero los indígenas reaccionaron e hicieron sentir sus reparos por los perjuicios que esta acción podía desencadenar. El funcionario ordenó entonces que solo se desviasen las aguas encargadas de irrigar el sector, de modo que este recibiera una tercera parte de su caudal natural. Las tierras que quedaron saneadas fueron distribuidas a los vecinos que las solicitaron, pero bajo advertencia de que “al año siguiente cuando hayan ya alfalfares y sembrados de toda especie sea mas sencillo el cecarlo [al ciénego] del todo”<sup>44</sup>.

Según Dorado, un agricultor peruano, al que se le habían otorgado terrenos en Calama, contribuyó a cambiar la percepción entre los indígenas, ya que cosechó “de un modo asombroso” alfalfa, maíz, trigo, papas y ají. Los mismos indígenas solicitaron entonces a la autoridad que los terrenos

39 Manuel Dorado, “A S. G. el Ministro de E. en el Despacho del Interior”, Lamar, 16 de mayo de 1833, ABNB, MI 1833, t. 45, n.º 27, ff. 1v y 1r.

40 Manuel Dorado, “A S. G. el Ministro Gral en la seccion del Interior”, Lamar, 12 de febrero de 1834, ABNB, MI 1834, t. 50, n.º 24, f. 2v.

41 Dorado, “A S. G. el Ministro Gral”, f. 2r.

42 El ayllu corresponde a la unidad básica de la organización socioespacial andina. Sus integrantes tienen derechos y obligaciones compartidas y reconocen antepasados comunes.

43 Dorado, “A S. G. el Ministro Gral”, f. 2r.

44 Dorado, “A S. G. el Ministro de E.”, ff. 1r y 2v.

otorgados a ese vecino se encontrasen insertos dentro de sus tierras. Para dar continuidad a los 'adelantamientos', Dorado se encontraba a la espera de un encargo de bueyes procedentes de Salta y de semillas de alfalfa de Arica, las cuales se ocuparía de repartir y fiscalizar su correcta siembra entre los indígenas de los pueblos precordilleranos<sup>45</sup>.

Si tomamos en cuenta que pocos años antes se contaban solo cantidades restringidas de mulas en el puerto, en Calama y en Chiu Chiu<sup>46</sup>, a principios de 1830 se asistía a un notorio crecimiento del arrieraje. La gran mayoría de los habitantes de Calama eran arrieros con mulas procedentes de Salta y de Tucumán, las cuales habían sido repartidas por el Estado y por Cotera<sup>47</sup>. Sobre la arriería, Dorado también señalaba "sus adelantos demasiado notorios", cuestión que comprobaba por la rebaja del 30 % de los precios de los servicios de fletes y por la inexistencia de cargas que demorasen más de lo establecido. El desarrollo de esta actividad, de acuerdo con el secretario, "no puede ser de otro modo, cuando los naturales y los mas de los vecinos de la Provincia como tengo dicho, se han contraído á esta ocupación que además es ayudada por los de Chichas; de suerte que el comercio a este respecto tiene mucho desahogo, despachando sus mercaderías con prontitud por grandes internaciones que haga"<sup>48</sup>.

Ahora bien, la sobreoferta y subvaloración de los servicios de arrieraje golpeó fuertemente a los arrieros de escasos recursos, quienes eran obligados a recibir pagos en especies cuyo valor luego se sobreestimaba por los mismos comerciantes. Así lo comunicaba un funcionario:

El miserable arriero, se ha visto reducido y forzado a recibir en pago de sus fletes una mitad o la mayor importancia en efectos quizá aún recargados arbitrariamente. Para el efecto, hacen los citados agentes anticipaciones en especie, valiéndose de la necesidad y circunstancias del arriero y en la primera ocasión que tienen que despachar a la República los efectos que remiten de Cobija, practican sin misericordia los descuentos<sup>49</sup>.

Las mejoras se extendían a la crianza y reproducción ganadera y al engorde de animales en viaje. El funcionario Bartolomé Navarrete daba cuenta en 1833 de la existencia de un potrero cercado de 20 topos en Calama, cuestión que respondía a la intervención de su sistema natural de irrigación con la finalidad de 'corregir' las tierras pantanosas que albergaba el lugar y habilitarlo para el cultivo de forrajes. El mismo sector contaría con un contingente ganadero de 180 mulas, útiles para los servicios de arrieraje<sup>50</sup>. Se encontraban habilitados en Chiu Chiu 80 topos de tierras cercadas, de los cuales una tercera parte estaba sembrada de alfalfa. En Santa Bárbara, de 140 topos, la mitad eran cultivos de alfalfa. Los terrenos restantes también se hallaban "en estado de recibir semilla". Una nueva acequia se encontraba ya construida para irrigar cien topos más destinados a forraje. En Canchas Blancas, 20 topos se hallaban tapiados y sembrados de cebada, y

45 Dorado, "A S. G. el Ministro de E.", f. 2v.

46 "Noticia sobre las Arrias qe. hay en el Puerto La Mar y en todo el transito al interior", Lamar, 1829, ABNB, MI 1829, t. 26, n.º 18, f. 1v.

47 Lofstrom, "Cobija, Bolivia's", 201.

48 Dorado, "A S. G. el Ministro Gral", f. 3v.

49 Estevan Fernandes, "A S. G. el Ministro Jeneral de S. el Precidte. de la Republica en la seccion del Interior", Calama, 15 de marzo de 1838, ABNB, MI 1838, t. 166, n.º 27, f. 1v.

50 Bartolomé Navarrete, "Relacion 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", s/f, ABNB, MI 1833, t. 45, n.º 27, ff. 1r y 2v.

se esperaba cuadruplicar los cultivos al año siguiente<sup>51</sup>. A esta producción debe añadirse la de las parcelas de las postas, las cuales iban a ser atendidas por los postillones, a quienes el Estado los eximiría de la contribución indígenal.

La vía entre Cobija y Potosí se transformó por momentos en la principal ventana comercial internacional de Bolivia. En 1840, el encargado de negocios británico en Perú, al comentar sobre la escasez generalizada de animales de trabajo para actividades industriales en Bolivia, destacó que esta era la única ruta que se encontraba bien provista. También, que los costes de transporte eran permanentes, cuestión que respondía a los escasos impuestos de importación que se pagaban, en comparación con Chile y Perú, cosa celebrada por los empresarios y azogueros de España que comerciaban con las minas altoandinas<sup>52</sup>.

En esta década, las postas del camino sumaban 22 y se distribuían entre zonas templadas y frías, las cuales reunían determinadas condiciones en cuanto a pastos, poblaciones colindantes y personal asociado<sup>53</sup>. Calama era la única que constituía un pueblo de cierto porte, adelanto que venía asegurándose desde la década anterior, como se desprende de lo señalado por el secretario del gobierno del Litoral:

En Calama hay 34 casas de las que se han construido 12 el año ppdo, fuera de otras que están en simientos: de manera que aquel es ya hoy un verdadero pueblo, pues tiene un numero considerable de habitantes, las autoridades necesarias, una Iglecia, un pateon, un molino y hasta un villar para la distracción de los vecinos en los ratos destinados al descanso<sup>54</sup>.

Calama se convirtió hacia mitad de siglo en uno de los principales proveedores de ganado vacuno y lanar de Cobija<sup>55</sup>. A esta última también llegaban mercancías y animales desde el noroeste argentino y —a la inversa— miles de animales de carga se aprestaban en Atacama para la internación y distribución de los efectos mercantiles que ingresaban por Cobija. En sincronía con la dinamización del comercio y con las mejoras impulsadas, para el período 1832-1846 se nota un considerable incremento ganadero (ver figura 1). Las ovejas fueron las protagonistas (430 %), cuestión que se podría relacionar con el aumento de tierras de pastaje industrial, con el comercio de lanas y con el consumo de los nuevos habitantes. Centrándonos en los animales de transporte, los burros se incrementaron un 364 % y las mulas, un 168 %<sup>56</sup>. Desconocemos las razones del aumento de auqué-

51 Navarrete, “Relacion que hace el C. Bartolomé”, ff. 1v y 1r.

52 Tristan Platt, “Tiempo, movimiento, precios. Los caminos del azogue español de N. M. Rothschild entre Almadén, Londres y Potosí, 1835-1848”, *Diálogo Andino* n.º 49 (2016): 164.

53 Platt, “Tiempo, movimiento”, 159.

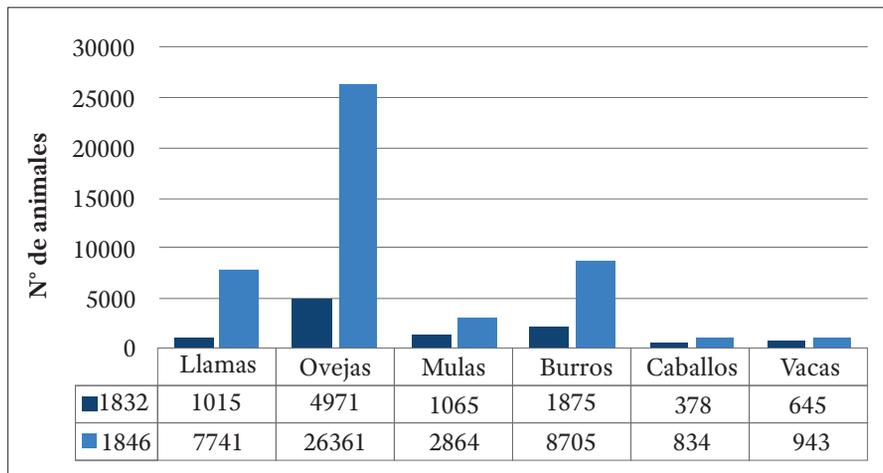
54 Manuel Dorado, “Informe del secretario del Gobierno del Litoral Manuel Dorado al Ministro General en la sección del Interior”, Lamar, 12 de febrero de 1834, ABNB, MI 1834, t. 50, n.º 24, f. 4v.

55 Atanasio Hernández, “Al Sr. Ministro de Estado en el Despacho del Interior”, Lamar, 2 de septiembre de 1850, ABNB, MI 1850, t. 135, n.º 40, f. 11v.

56 Ver Tristan Platt, “Calendarios tributarios e intervención mercantil. Racionalidades estacionales entre los indios de Lípez (Bolivia) en el siglo XIX”, *Chungara* n.º 19 (1987): 228. Incluso bajo el gobierno de José Ballivián (1841-1847) se intentó utilizar camellos para que complementaran el servicio de transporte. El presidente ordenó en 1846 la compra de una partida de animales para que comenzaran a realizar los viajes entre las tierras altas y el puerto. Un contratista de guano internó 35 camellos de las islas Canarias, los cuales fueron distribuidos en aquellas zonas que, según se pensaba, otorgarían las mejores condiciones para su subsistencia y propagación. El proyecto no prosperó, pues estos no lograron adaptarse a los rocosos senderos de Atacama (Cajías, *La provincia*, 87).

nidos, aunque podría asociarse con la explotación de su carne, lana y piel, así como también con la pervivencia de su uso como animales de carga en zonas altas.

**Figura 1.** Incremento ganadero en Atacama 1832-1846



**Fuente:** elaboración de los autores con base en Cajías, “La provincia”, y Platt, “Calendarios”.

A mediados de 1850, el pintor francés León Pallière dio cuenta en su diario de viajes del activo tráfico mular entre Cobija, Atacama y Salta, y ofreció una visión general del sistema de postas boliviano:

Además de la pieza que ocupamos hay otra, que utiliza el encargado de la posta, especie de indio, quien vende algunas cosas de primera necesidad, como agua, que viene de Cobija, y forraje seco, que llega de Calama. Tiene también latas de sardinas, un poco de mal tabaco y otro poco de carne fresca. Las postas bolivianas son por cuenta del gobierno, que paga al encargado de ellas 40 ó 50 pesos (200 ó 250 francos) por mes. No se trata de relevo de caballos, sino de cuidar una pequeña casa de madera, construida por el gobierno para los viajeros; y en la habitación que se destina al encargado, este guarda tanto como puede, forraje seco, agua, un poco de carne, sardinas en conserva, cognac, etc., cosas que se transportan en 10 o 20 horas de camino a lomo de mula<sup>57</sup>.

Estas observaciones son útiles porque describen, desde la mirada europea, uno de aquellos establecimientos elogiados por Manuel Dorado y porque permiten confirmar las idas y vueltas del gobierno sobre el financiamiento del sistema de postas. Si en 1820 el Estado pagaba los sueldos, en 1830 dejó de hacerlo y en 1850 los pagaba de nuevo. Vaivenes que tuvieron que ver con los problemas del erario y con el poco beneficio económico y el mucho trabajo que representaba su usufructo en las zonas de clima más intemperante. También, ratifican que Calama devino rápidamente en una pieza clave del sistema de postas:

La mejor actividad de tránsito de este lugar, que ha tenido siempre una gran importancia debido a su situación, pues se halla a tres días del mar y del punto de donde parten las mesetas y valles

57 Pallière, *Diario de viaje*, 178.

que ofrecen las más favorables rutas, ya sea para ir a Bolivia, ya sea a las provincias que se encuentran más al norte de la República Argentina. Los negociantes de Bolivia, Salta y Catamarca hacen venir de cualquier sitio del Pacífico, generalmente Valparaíso (Chile) y de Lima (Perú)<sup>58</sup>.

Destacaban en este pueblo los hospedajes y sitios de descanso especializados en ofrecer a los viajeros alojamiento, servicios de aprovisionamiento y diversas mercancías. En este caso, el viajero se alojó en una posada controlada por una pareja de comerciantes franceses, que sobresalía entre aquella “población india perdida entre los desiertos de Calama y Atacama”<sup>59</sup>.

### 3. Postas, postillones y frustraciones en la cordillera y el desierto

Pese a los avances, el sistema vial no respondía a las expectativas generadas. La atención de las postas era inestable y las rutas se deterioraban constantemente. El administrador de Aduana expresó en 1830 la necesidad de establecer en Calama un comisario de guías para evitar el contrabando y organizar los envíos desde allí, donde se reunían los arrieros para “levantar” las cargas hacia el puerto y el interior<sup>60</sup>. Por su parte, mientras el gobierno intentaba persuadir a los indígenas con determinadas garantías para que sirvieran de manera permanente en las postas<sup>61</sup>, los reparos por parte de estos últimos empujaron a que las obligaciones fueran circunscritas temporalmente:

Quiere decir que si no se presentaba un indígena que se resolviera á servir perpetuamente una posta con todos los auxilios que las anteriores órdenes le propinaban, y que solo quiere prestar este servicio por el espacio de un año renunciado aquellos, como indicó el Prefecto de Potosí haber sucedido en la que dio lugar aquella resolución particular entonces admitese V. G. tal propuesta sin otro compensativo que el de la exención de la contribución indigenal por el mismo año<sup>62</sup>.

La situación obligó a una nueva revisión del estado de las postas y a una previsión de medidas para su mejora. El informe, de 1850, está firmado por el administrador Atanasio Hernández, quien previamente ya había instruido sobre el mismo derrotero<sup>63</sup>.

Las postas de la provincia de Porco destacaban negativamente por su debilitada infraestructura y escasa atención. La situación empeoraba en Lipez, dado su aislamiento cordillerano. Bastante mejor estaban las de Atacama, por el aprovisionamiento de víveres y forrajes desde los oasis y valles agrícolas cercanos, su mayor cercanía con el puerto, el ser atendidas por maestros de posta pagados por el Estado y albergar a Calama, empalme hacia el noroeste argentino<sup>64</sup>.

---

58 Pallière, *Diario de viaje*, 185.

59 Pallière, *Diario de viaje*, 184.

60 Atanasio Hernández, “A S. G. el Ministro de Estado del Despacho de Hacienda”, Lamar, 14 de octubre de 1830, ABNB, MH 1830, t. 21, n.º 17, f. 7.

61 Facilitación de animales, herramientas agrícolas y terrenos, exención de la contribución indigenal, etc.

62 “Orden suprema con el intento de la proteccion de las postas”, s/f, 1841, ABNB, MI, t. 82, n.º 34, f. 1.

63 Hernández, “Al Sr. Ministro de Estado”, 1850, f. 9.

64 Viviana Conti, “Comerciantes y redes desde el puerto boliviano de Cobija”, *Revista del Instituto Riva-Agüero* 4, n.º 1 (2019): 244.

Hernández subrayó las potencialidades agropecuarias a lo largo de la ruta, argumentando que las provincias podían acrecentar sus producciones de forraje, víveres y ganados, solo si el Estado intervenía y sacaba a los indígenas de su situación “estacionaria y degradada”:

Causa dolor y admiración ver el aspecto de miseria que manifiestan los indígenas, particularmente los de Lipez [...] Cuando los Gobernadores de Porco, Lipez y Atacama hayan desplegado toda la energía y patriotismo que esta empresa demanda - Cuando pues los ríos de Viciza en Porco, el de Santa Catalina en Lipez, y el de Santa Barbara y Chú-Chú en Atacama hayan fecundado los inmensos terrenos que pueden bañar; entonces comensará la verdadera prosperidad del Puerto y la facilidad de poder transitar estos caminos hoy entregados á una eterna y triste soledad<sup>65</sup>.

Atacama no lograría un mayor desarrollo solo a través de una mejora del sistema de postas, pues la provincia debía inscribirse en un proyecto mayor estimulado por la explotación de nuevos yacimientos mineros sometidos a una industrialización efectiva. Augurando que “todos los desiertos desaparecen en presencia de un mineral”, Hernández asegurará que “los cargamentos de cobre, estaño, metales de plata, huanos y otras producciones mineras que se descubrirán en las inmensas cadenas de cerros y montañas que rodean Atacama y Lipez serán objeto de especulación á cuantos capitalistas quieran negociar con Cobija y he aquí resuelta la cuestión”<sup>66</sup>.

Estas observaciones eran en todo similares a las del estadista boliviano Dalence:

Puedo asegurar, sin exageración, que este Departamento es capaz de aumentar muchísimo su línea mineral, casi virgen, pues los innumerables cerros que la ocupan, contienen oro, plata, cobre, hierro, alumbre, alcaparrosa, azufre de superior calidad puro y sin mezcla, y no pocas piedras preciosas y mármoles<sup>67</sup>.

Para que Cobija se transformara en un “emporio de riqueza, de civilización y de industria”<sup>68</sup>, Hernández recomendó destinar fondos anuales para el descubrimiento de minas, el fomento de la agricultura, la habilitación de caminos y postas, el descubrimiento de aguadas y otros establecimientos que el mismo adelanto comercial iría determinando.

En 1851 volvió a comunicar al Ministerio del Interior las dificultades de mantener a los postillones de Atacama. La experiencia demostraba que para que los maestros de postas y sus familias se desplazaran a los establecimientos se requería invertir más en salarios fijos y en proveer forrajes, ganados y víveres para atender a los arrieros y comerciantes. El ideal de funcionamiento privado de las postas cedía espacio a la política subsidiaria que caracterizó la institucionalidad vial del país en lo concerniente a su comunicación con Cobija:

Desde el principio del Puerto se han hecho anticipaciones y esfuerzos, con el fin de arraigar estas casas tan necesarias; mas al poco tiempo se ha visto que los empresarios han resultado en quiebra y se han arruinado completamente. Esto es lo que actualmente sucede con las postas de Culupu,

---

65 Hernández, “Al Sr. Ministro de Estado”, 1850, ff. 2v y 2r.

66 Hernández, “Al Sr. Ministro de Estado”, 1850, ff. 2v y 2r.

67 José Dalence, *Bosquejo estadístico de Bolivia* (Chuquisaca: Imprenta de Sucre, 1851), 71.

68 Hernández, “Al Sr. Ministro de Estado”, 1850, ff. 2v y 2r.

Miscante, Huacate y aun con las de Santa Barbara y Ascotan, resultando de este mal estado de cosas, el clamor y las quejas no solamente de los viajeros, sino de todos los arrieros<sup>69</sup>.

Esta política fue impuesta por la realidad inocultable, patente en las solicitudes y reclamos de quienes se encargaban efectivamente de las postas y de los sembradíos asociados, como en el caso de José Castro, encargado de Chacance, quien fundamentó en una detallada carta su solicitud de aumento de sueldo para mejorar las condiciones del establecimiento y pagar créditos contraídos:

Arrastrando toda clase de trabajos y compromisos hace seis años que me encuentro sirviendo [...]. Esta posta [...] no era posta Señor sino un cuarto, para descansar y donde no se encontraba el mas pequeño auxilio para los pasajeros [...] desde que yo la he tomado á mi cargo, tengo el gusto de decir á V. Sr. que ha variado y aunque no se encuentra en ella todo lo que deseo haya, para alivio de los pasajeros, por lo menos se le proporciona lo esencialmente necesario. [...] En esta virtud Sr., y para salvar alguno de los créditos que he contraído, solo por que la posta se halle bien surtida y servida, he determinado rogar a V. se sirva aumentarme el sueldo que gozo por mi servicio. En ese espantoso y árido desierto, privado de toda clase de recursos y relaciones, no gano sino Señor diez pesos: diez pesos que no me bastan para acudir á mis primeras y mas urjentes necesidades, poniéndome por lo demás en el caso de contraer créditos que me arruinan mas y mas cada día<sup>70</sup>.

Funcionarios como José Arroyo atendieron estas demandas y se opusieron a la intención del gobierno central de reducir salarios:

No se puede reducir el pago de los postillones, porque siendo sumamente cara la mantención en todo el Distrito, no se conseguiría personas que quieran servir, por menos de lo que ganan hoy que solo les proporciona con que vivir. No creo también justo que los contribuyentes que sirven las postas de la Cordillera, único punto, en mi jurisdicción, de los que hay, pudieran hacerlo con gusto, puesto que difícilmente dejan sus Pueblos, distantes de cincuenta á cien leguas, casi siempre para ir a tocar la miseria en las postas que tienen de servir<sup>71</sup>.

Dada esta situación, y bajo el contexto de proyección del comercio en nuevos puertos como Mejillones y Antofagasta, se levantaron distintas iniciativas tendientes a modernizar el sistema incorporando a los postillones. Se entendía que los maestros debían contar con los recursos necesarios para otorgar algún sustento a los indígenas encargados de atender los servicios, más allá de las garantías estatales ofrecidas desde la configuración del oficio, que escasamente respondían a lo proyectado. Hernández planteó la necesidad de adoptar un sistema salarial más laxo y ajustado a las exigencias para mejorar la eficiencia de una ruta central en la política económica del país, pero altamente vulnerable al abandono y al deterioro de su infraestructura:

Se trata de arreglar definitivamente este reino importante que hasta ahora se ha conservado en mal estado, y yo no encuentro otro medio para conseguir el objeto, que el de colocar buenos maestros de Posta con un sueldo capaz de llamar la atención, á fin que este les proporcione

---

69 Atanasio Hernández, "Al Sr. Ministro de Estado en el Despacho de Interior", Lamar, 1851, ABNB, MI 1851, t. 138, n.º 30, f. 1v.

70 José Castro, "Al Sr. Ministro de Estado en el Despacho del Interior", Lamar, s/f, ABNB, MI 1849, t. 131, n.º 29, ff. 2v y 2r.

71 José Arroyo, "A S. G. el Ministro de Estado del Despacho del Interior", Lamar, 1849, ABNB, MI 1849, t. 127, n.º 26, f. 1v.

subsistencia segura bajo cuya base puedan establecer su casa, su pulperia y todos los artículos necesarios para recibir con dignidad a los viajeros<sup>72</sup>.

En 1860 se argumentó la necesidad de promover entre los postillones un abono correspondiente a las distancias extras recorridas, explicando al secretario de Gobierno y Justicia que “la situación escasa y muy particular de esta localidad no puede permitir que se encuentren dependientes capaces de prestar el Servicio de Postillonaje por un sueldo reducido como sería el que les tocara a aceptarse la Creencia del Administrador de Correos de Potosí”<sup>73</sup>.

Sumando problemas, los sismos derrumbaban las postas. En 1851 las de Huacate, Miscanti y Colupo se encontraban “por tierra”, situación que los mismos viajeros y comerciantes denunciaban (imagen 5). Se comenzó entonces a reconstruir los establecimientos con adobe, por el alto costo de la importación de madera y los fletes hasta los lugares de destino<sup>74</sup>.

**Imagen 5.** Tambo de Miscanti en 1858



**Fuente:** Johan von Tschudi, *Reisen dur Südamerika* (Leipzig: F. A. Brockhaus, 1869), 97. La construcción en madera es la habitación para los viajeros. La “ramada entre paredes [cuya] parte delantera está cerrada con una tela” es la casa del maestro de posta (Pallière, *Diario de viaje*, 181).

72 Hernández, “Al Sr. Ministro de Estado en el Despacho”, 1851, f. 2r.

73 Francisco Buitrago, “A S. S. M. el Secretario de Estado del Despacho de Gobierno y Justicia”, Lamar, 1860, ABNB, MI 1860, t. 172, n.º 45, f. 1v.

74 Hernández, “Al Sr. Ministro de Estado del Despacho”, 1851, f. 1.

La infraestructura vial no respondía a las expectativas generadas, ni desde el punto de vista de los trabajadores, del gobierno y tampoco de los comerciantes. Ya en la década de 1840 la Junta de Propietarios del puerto había demandado la construcción de un camino carretero para lograr un comercio interregional más ágil<sup>75</sup>. Las décadas de 1850 y 1860 pasaron sin ejecutarlo, aunque las autoridades también lo consideraban necesario: “Poner a Cobija en fácil y económica comunicación con el interior, es habilitar las capitales del sur de Bolivia ante el contacto con el mundo y asegurar toda la República la independencia mercantil que le conviene”<sup>76</sup>. El tramo carretero entre Cobija y Calama fue finalmente habilitado en 1870 por la firma Juan José Aguirrezavala y Cía., la cual, además de mantener relaciones comerciales con el interior de Bolivia y el noroeste argentino, explotaba un yacimiento de cobre en Gatico<sup>77</sup>.

La novedad llegó tarde. Creado el Departamento del Litoral en 1867, durante la presidencia de Mariano Melgarejo, Cobija comenzó a ser reemplazado paulatinamente por Antofagasta, que pasaría con el tiempo a ser la ciudad-puerto principal. El desplazamiento de la actividad portuaria y comercial al sur fue de la mano con el descubrimiento de nuevos minerales en la costa y en el cordón salitrero del interior<sup>78</sup>. Cobija perdió primacía luego de atravesar vaivenes derivados de su aislamiento, pestes, terremotos y enfrentamientos bélicos. No obstante, el proceso que la elevó dejó fuertemente arraigada la práctica de cultivar alfalfa. El comercio entre Atacama, Salta y Potosí siguió incrementándose, cuestión directamente relacionada con el abastecimiento a los nuevos centros mineros, la intensificación propia del arrieraje atacameño y —junto con ello— la alfalfarización de los paisajes agrarios del desierto. Sobre esta dinámica se enganchó a partir de 1870-1880 la explotación de plata, salitre y cobre en Antofagasta, labores que fueron también demandantes de las actividades arrieras y remeseras.

## Conclusiones

La estrategia del fomento de la arriería sobre una base prehispánica a la que se sumó el transporte mular es un referente colonial para destacar si queremos entender parte de los cambios acontecidos durante la república temprana. Antecedentes sobre la necesidad de ‘civilizar’ Atacama por medio del reparto de animales y el fomento agrícola para estabilizar e integrar ambas dimensiones se remontan por lo menos a fines del siglo XVIII. Sin embargo, las acciones durante este período tuvieron como objetivo principal hacer frente a la movilidad de indígenas que hallaban en la dispersión territorial un mecanismo tradicional para sortear la coacción colonial.

El dominio boliviano del Litoral dio continuidad a los discursos centrados en la necesidad de civilizar a los indígenas de Atacama, pero impulsó una reestructuración territorial a una escala no vista con anterioridad. Esta incluyó el traspaso del poder desde el interior (San Pedro) a la costa, una verdadera refundación de Cobija y la estabilización de una vía comercial entre el puerto y el interior.

---

75 Garduy Durandian y Viesca Fernandez y Alvarez, “A S. G. el Mtro de E. del Despacho del Interior”, Lamar, 25 de septiembre de 1846, ABNB, MI 1846, t. 116, n.º 41, f. 4r.

76 “Memorándum que eleva a S. E. el Capitán General Don Mariano Melgarejo el Coronel Quintín Quevedo”, Lamar, 3 de julio de 1867, en Godoy, “Donde el cóndor”, 134.

77 Bermúdez, “Las casas”, 37.

78 Castro, Aldunate y Varela, “Paisajes culturales”, 120.

En este sentido, la referida continuidad discursiva sobre el atraso y marginalidad de los indígenas atacameños no dio paso durante la Colonia a transformaciones excepcionales más allá del crecimiento de algunos cultivos y redes comerciales. Solo recién con la independencia de Bolivia el aislamiento y marginalidad de Atacama será un asunto por enfrentar desde el fomento minero, ganadero y agrícola industrial.

Nuestro interés fue aportar datos para analizar desde la expansión del cultivo de alfalfa la imbricación entre el accionar del Estado, los agentes privados y los indígenas bajo un proyecto que buscó establecer una vía propia para el comercio internacional boliviano. Esto implicó desafíos que fueron encarados con estrategias, capitales y fuerzas de trabajo diversas. Se precisó fomentar el establecimiento de casas comerciales en espacios estratégicos, tentar la llegada de nueva población, establecer postas atendidas y surtidas, importar animales que transportaran las cargas, generar forraje, abastecerse de agua y producir o hacer llegar alimentos.

En forma general, las políticas estatales evidenciaron intervalos de puja y complementación entre las autoridades locales y centrales. El gobierno de Lamar favoreció el proteccionismo comercial, el control del territorio ante las presiones extranjeras por sus recursos y la estabilización de la vía que unía al puerto con el interior. El gobierno central apuntaló los aranceles diferenciales para superar la competencia portuaria con Arica, la persecución del contrabando y la inversión en animales de carga<sup>79</sup>.

Los empresarios fueron vistos como agentes del progreso. Recibieron concesiones estatales y se beneficiaron con ganancias derivadas del comercio y la minería. Los indígenas —pese a cumplir un importante rol en la agricultura y la circulación de bienes— fueron caracterizados como enemigos de la civilización. Se argumentó que era necesaria su asociación con 'gentes de razón' a través de su desenvolvimiento en las redes mercantiles de arrieraje y mediante la parcelación y diseminación de forrajes industriales en sus territorios ancestrales.

El capital privado tendió a suplir la escasez y pérdidas del erario, situación que en parte explicaría el sostenimiento del tributo indígena reconvertido bajo la figura neocolonial de la contribución indigenal. Esto también iba de la mano con el liberalismo decimonónico como ideología político-económica del poder. La influencia política derivada de la concentración económica y el abuso de la fuerza de trabajo indígena derivó en conflictos entre mercaderes, empresarios, agentes de comercio, empresarios mineros y los gobernadores locales<sup>80</sup>. Sin embargo, los privados, dedicados al comercio y la minería incipiente, fueron un socio privilegiado de la política de desarrollo del Estado.

Las autoridades se propusieron transformar a los indígenas en ciudadanos industriuos, propietarios particulares de tierras que quedarían así liberadas al mercado. En Atacama, estas tentativas se sustentaron en los intentos de domesticación de un espacio concebido como infértil, hostil y marginal. Para ello, se desplegaron acciones tendientes a dinamizar su inclusión a través de la incursión minera y el comercio transoceánico, cuestión que simultáneamente desencadenó la necesidad de aglutinar a la población indígena, someter sus tierras al cultivo racional de pastos y promover su desenvolvimiento en las redes de arrieraje mercantil.

---

79 Pol Colàs, “‘Bolivia recibirá el provecho siendo impulsado el solo puerto que posee’. Cobija y el Litoral entre el poder local y la administración de José Ballivián (1841-47)”, *Estudios Atacameños* n.º 67 (2021): e3745. Los aranceles diferenciales son ventajas tarifarias que se otorgan a países con los que se celebran acuerdos al respecto.

80 Cajías, *La provincia*, 357.

En este marco, la retórica civilizatoria de las autoridades justificó su incorporación coercitiva al proyecto estatal. Al mismo tiempo, los cambios que el siglo XIX trajo aparejados abrieron nuevas posibilidades que este actor supo aprovechar. Se incorporó a la mercantilización creciente de la economía regional, principalmente a través de la arriería, para la cual estaba especialmente calificado debido a su conocimiento del territorio.

El intento de reclutamiento forzoso para trabajar en el sistema de postas fue en buena medida resistido, pues las comunidades se hallaban ocupadas —a su modo— en la empresa estatal, dada su inscripción en las redes mercantiles de arrieraje, la explotación de sus tierras para la producción de forrajes, la participación en la minería y el mantenimiento de labores tradicionales, como la agricultura y el pastoreo. Todo ello se inscribía en una triple dimensión tributaria, mercantil y de autoconsumo.

Así, más que desestructurada o rota, debemos interpretar a la sociedad atacameña inmersa en un dinamismo que nutrió fuertemente la connotación arriera que ya venía portando desde el siglo XVIII y que se extendió hasta buena parte del XX. La importación y adopción masiva de mulas y burros fue una inversión doblemente exitosa para el capital: a ratos produjo sobreoferta del servicio de arrieraje y caída de los valores de los servicios de flete controlados por los principales comerciantes, quienes, junto con los concesionarios de minas (muchas veces los mismos), configuraban una reducida burguesía provincial.

Fue tal la intervención que es común encontrar en distintos relatos de la segunda mitad del siglo XIX un énfasis en la primacía del cultivo de alfalfa destinado a energizar al ganado local y en viaje. Dalence destacó cómo el ganado procedente de Salta engordaba “asombrosamente” luego de talar un par de meses en los potreros de Atacama<sup>81</sup>. Phillippi, una década después, calculó que la tercera parte de los habitantes de San Pedro de Atacama eran arrieros y aseguró que sus alfalfares representaban la mayor parte de los terrenos cultivados<sup>82</sup>. San Román, por su parte, notificó que la principal industria de este pueblo era el cultivo de alfalfa, verdadero aliciente para el ganado que descendía desde las altas cumbres en dirección a las minas del desierto<sup>83</sup>. Valdés, en la misma línea, apuntó que la alfalfa cubría tres cuartas partes de la superficie irrigada<sup>84</sup>, la que fue calculada por Bertrand en 1400 hectáreas<sup>85</sup>.

La configuración del nuevo ciclo minero, iniciado cuando el período boliviano finalizó, intensificó la dinámica de la configuración de los paisajes agromineros del desierto. La alfalfa mantuvo un rol central y devino en un artefacto mediador inscrito simultáneamente en la intersección de lo social y lo natural, lo local y lo global, el ámbito doméstico y el empresarial. Participó así de la gran transformación del desierto atacameño, protagonizada por el desarrollo del capitalismo extractivo, el despliegue del comercio transcordillerano de animales y la inclusión de las tierras indígenas en la producción mercantil.

---

81 Dalence, *Bosquejo estadístico*, 68.

82 Rodolfo Philippi, *Viage al desierto de Atacama: hecho de orden del gobierno de Chile en el verano de 1853-54* (Halle de Sajonia: Eduardo Antón, 1860), 68.

83 Francisco San Román, *Desierto i cordilleras de Atacama* (Santiago: Imprenta Nacional, 1896), 219.

84 Samuel Valdés, *Informe sobre el estudio minero i agrícola de la región comprendida entre el paralelo 23 i la laguna de Ascotan* (Santiago: Imprenta Nacional, 1886), 178.

85 Alejandro Bertrand, *Memoria sobre las cordilleras del desierto de Atacama y rejiones limítrofes* (Santiago: Imprenta Nacional, 1885), 273.

## Bibliografía

### Fuentes primarias

#### Archivo

1. Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (ABNB), Sucre-Bolivia. Fondos Ministerio del Interior (MI) y Ministerio de Hacienda (MH).
2. Gallica-Biblioteca Nacional de Francia, archivo digital. <https://gallica.bnf.fr/>
3. Biblioteca Nacional Digital, Chile. <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/>

#### Documentación primaria impresa

4. Ondarza, Juan. *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://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b530327940/f1.item>
5. Colton, Joseph. *Colton's Perú and Bolivia*. Nueva York: G. W. & G. B. Bolton & Co., 1855, <http://www.bibliotecanacionaldigital.gob.cl/bnd/631/w3-article-354277.html>
6. Bertrand, Alejandro. *Memoria sobre las cordilleras del desierto de Atacama y rejiones límites*. Santiago: Imprenta Nacional, 1885.
7. Dalence, José. *Bosquejo estadístico de Bolivia*. Chuquisaca: Imprenta de Sucre, 1851.
8. D'Orbigny, Alcide. *Viaje a la América Meridional. Brasil, Uruguay, Argentina, Chile, Bolivia, Perú*. Tomo III. Buenos Aires: Futuro, [1835] 1945.
9. Philippi, Rodulfo. *Viage al desierto de Atacama: hecho de orden del gobierno de Chile en el verano de 1853-54*. Halle de Sajonia: Eduardo Antón, 1860.
10. San Román, Francisco. *Desierto i cordilleras de Atacama*. Santiago: Imprenta Nacional, 1896.
11. Valdés, Samuel. *Informe sobre el estudio minero i agrícola de la región comprendida entre el paralelo 23 i la laguna de Ascotan*. Santiago: Imprenta Nacional, 1886.
12. Von Tschudi, Johann. *Reisen dur Südamerika*. Leipzig: F. A. Brockhaus, 1869.

### Fuentes secundarias

13. Aillón, Esther. "En torno a la desestructuración del espacio colonial andino: Bolivia 1825-1850". En *Del altiplano al desierto. Construcción de espacios y gestión de un conflicto*, editado por Eduardo Cavieres. Valparaíso: Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, 2008, 41-82.
14. Arce, Isaac. *Narraciones históricas de Antofagasta*. Iquique: Lama Industrial, 1930.
15. Bermúdez, Óscar. "Las casas comerciales de Artola y Aguirrezavala. Apuntes para la historia de Cobija". *Revista de la Universidad del Norte* n.º 2 (1967): 31-38.
16. Borie, César, Victoria Castro, Varinia Varela y Carlos Aldunate. "Cobija y sus vías de conexión con el interior de Atacama: desde la Colonia hasta la Guerra del Salitre". *Diálogo Andino* n.º 49 (2016): 209-223.
17. Burdett O'Connor, Francisco. "Reconocimiento del litoral de Atacama en 1826". *Revista Chilena de Historia y Geografía* LVIII, n.º 62 (1928): 267-285.
18. Cajías, Fernando. *La provincia de Atacama (1825-1842)*. La Paz: Instituto Boliviano de Cultura, 1975.
19. Carmona, Javier. "Alfalfa y minería en el desierto surandino". *Revista Chilena de Antropología* n.º 37 (2018): 213-229, doi: <https://10.5354/0719-1472.2018.49502>

20. Castro, Victoria, Carlos Aldunate y Varinia Varela. "Paisajes culturales de Cobija, costa de Antofagasta, Chile". *Revista Chilena de Antropología* n.º 26 (2012): 97-128.
21. Colàs, Pol. "'Bolivia recibirá el provecho siendo impulsado el solo puerto que posee'. Cobija y el Litoral entre el poder local y la administración de José Ballivián (1841-47)". *Estudios Atacameños* n.º 67 (2021): e3745, doi: <https://doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2021-0009>
22. Conti, Viviana. "Comerciantes y redes desde el puerto boliviano de Cobija". *Revista del Instituto Riva-Agüero* 4, n.º 1 (2019): 41-282.
23. Denis, Pierre. *The Argentine Republic*. Londres: T. Fisher Unwin Ltd., 1921.
24. Gavira Márquez, María. "Instrucciones para los subdelegados de la Intendencia de Potosí realizadas por el intendente Juan del Pino Manrique en 1784". *Diálogo Andino* n.º 42 (2013): 5-16.
25. Godoy, Milton. "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* n.º 46 (2013): 127-144.
26. Langer, Erick y Viviana Conti. "Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes centromeridionales (1830-1930)". *Desarrollo Económico* 31, n.º 121 (1991): 91-111.
27. Letelier, Javiera. "Entre la costa de Cobija y las tierras altas: el tráfico arriero a inicios de la república boliviana". *Diálogo Andino* n.º 49 (2016): 225-234.
28. Lofstrom, William. "Cobija, Bolivia's first outlet to the sea". *The Americas* 31, n.º 2 (1974): 185-205.
29. Pallière, León. *Diario de viaje por la América del Sud 1856-1866*. Buenos Aires: Peuser, 1945.
30. Platt, Tristan. "Calendarios tributarios e intervención mercantil. Racionalidades estacionales entre los indios de Lípez (Bolivia) en el siglo XIX". *Chungara* n.º 19 (1987): 215-241.
31. Platt, Tristan. "Tiempo, movimiento, precios. Los caminos del azogue español de N. M. Rothschild entre Almadén, Londres y Potosí, 1835-1848". *Diálogo Andino* n.º 49 (2016): 143-165.
32. Sanhueza, Cecilia. "Tráfico caravanero y arriería colonial en Atacama: el siglo XVI". *Estudios Atacameños* n.º 10 (1992): 169-182.
33. Sanhueza, Cecilia. "La tradición arriera de Atacama (siglo XIX)". En *Atacama*, editado por Carlos Aldunate. Santiago: Museo Chileno de Arte Precolombino, 2012, 236-255.
34. Sanhueza, Cecilia y Hans Gundermann. "Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama (1879-1928)". *Estudios Atacameños* n.º 34 (2007): 113-136.
35. Segura, Santiago y Javier Torres. *Historia de las plantas en el mundo antiguo*. Bilbao: Universidad de Deusto, 2009.
36. Téllez, Eduardo y Osvaldo Silva. "Descripción de la provincia de Atacama (Bolivia) en 1832". *Cuadernos de Historia* n.º 39 (2013): 171-178.
37. Vegas de Cáceres, Ileana. *Economía rural y estructura social de las haciendas de Lima durante el siglo XVIII*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú, 1996.



### **Javier Carmona Yost**

Antropólogo de la Universidad Academia de Humanismo Cristiano (Chile) y magíster en Antropología del Instituto de Arqueología y Antropología de la Universidad Católica del Norte (Chile). Candidato a Doctor en Antropología e Historia por la Universidad Católica del Norte y la Université Rennes 2 (Francia). Doctorante del proyecto “Atacama SHS-Sciences humaines et sociales en territoire minier” (CNRS, 2020-24). Sus líneas de investigación son en antropología histórica e historia ambiental de la minería y de los paisajes agromineros en los Andes meridionales. Entre sus últimas publicaciones están: “Alfalfa y minería en el desierto surandino”, *Revista Chilena de Antropología* n.º 37 (2018): 213-229; (en coautoría con Nicolás Richard, Damir Galaz-Mandakovic y Consuelo Hernández V.) “El camino, el camión y el arriero: la reorganización mecánica de la puna de Atacama (1930-1980)”, *Revista Historia* 396 8, n.º 1 (2018): 163-192; y “Minería industrial y estructuras agrarias ‘locales’ en el desierto de Atacama. Genealogía de una crisis agrícola (Quillagua, s. XIX-XXI)”, *Revista Estudios Atacameños. Arqueología y Antropología Surandinas* n.º 52 (2016): 91-112. javier.carmona.y@gmail.com

### **Carlos María Chiappe**

Licenciado y doctor en Ciencias Antropológicas de la Universidad de Buenos Aires (Argentina). Profesor Asociado de la Universidad Católica del Norte (Chile). Director del Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo R. P. Gustavo Le Paige s. j., Chile. Sus investigaciones giran alrededor de la etnohistoria y los procesos de producción y circulación del conocimiento científico. Actualmente es investigador responsable del proyecto ANID-Fondecyt/Iniciación n.º 11190023: “Del espacio económico peruano a la rigidificación de las fronteras nacionales, el proceso de la arriería en la actual Región de Antofagasta, Chile (siglos XVIII-XX)”. Sus publicaciones más recientes son: “Los ‘usos’ de Tomás Paniri: acción estatal, indígena y científica en el norte andino de Chile”, *Memoria Americana, Cuadernos de Etnohistoria* 21, n.º 1 (2021): 6-19; “De Mariátegui a Lipschutz. Influencias conceptuales para una historia andina en clave marxista (Chile, 1970)”, *Izquierdas* n.º 49 (2020): 604-624; y (en colaboración con Alejandra Ramos) “El concepto de estrategia y la Nueva Etnohistoria”, *Estudios Atacameños* n.º 65 (2020): 125-141, doi: <http://dx.doi.org/10.22199/issn.0718-1043-2020-0022>. carlos.chiappe@ucn.cl

### **Hans Gundermann Kröll**

Antropólogo de la Universidad de Chile y doctor en Ciencia Social con especialidad en Sociología de El Colegio de México. Académico investigador de la Universidad Católica del Norte (Chile). Sus intereses investigativos son en torno a los procesos étnicos en los pueblos originarios de Chile, en particular las sociedades indígenas andinas del norte del país. Entre sus publicaciones más recientes están: (en coautoría con Roberto Rojas) “Economía del turismo y etnicidad en Rapa Nui”, *Diálogo Andino* n.º 64 (2021): 199-214; (en coautoría con Jorge Iván Vergara y Héctor González) “Relatos de violencia y muerte indígena en la frontera andina del norte de Chile”, *Diálogo Andino* n.º 60 (2019): 97-113; y (en coautoría con Bárbara Göbel) “Comunidades indígenas, empresas del litio y sus relaciones en el Salar de Atacama”, *Chungara. Revista de Antropología Chilena* 50, n.º 3 (2018): 471-486, doi: <http://dx.doi.org/10.4067/S0717-73562018005001602>. hgunder@ucn.cl