

## ELEMENTOS DE LA CULTURA MATERIAL EN LA NARRACIÓN DE LA HISTORIA DE COBIJA, PUERTO LAMAR (1825-1879)

Kathya Jemio Arnez <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Profesora asociada, Ph.D. (c) Historia. Facultad de Comunicación Audiovisual. kajemio@elpoli.edu.co  
Politécnico Colombiano Jaime Isaza Cadavid, carrera 48 No. 7-151, Medellín, Colombia.

### RESUMEN

El artículo presenta enfoques e inventarios de la cultura material, metodologías y elecciones narrativas para el relato de los aspectos materiales de la cultura, con el objetivo de poner en perspectiva las condiciones locales en que se desarrolló Cobija puerto Lamar (1825-1879). Extrae de documentos de la época, episodios de la construcción, refacción y mantenimiento de sus vías de comunicación, signados por la calidad de puerto Mayor. El grupo de teorías y estudios de la historia de la cultura material que se aborda, identifica las condiciones naturales y materiales que influyen en las producciones y prácticas sociales y contribuye a entender determinada apropiación y uso de objetos, artefactos, técnicas y tecnologías en esas condiciones.

Las fuentes primarias empleadas constan de correspondencia oficial, mapas, libros de viajeros, periódicos y otros similares obtenidos en el Archivo Histórico Nacional de Bolivia (AHNB), en el Archivo Histórico de Potosí (AHP), en la Biblioteca de la Casa de la Libertad (Sucre) y en el catálogo HOLLIS (Harvard).

**Palabras clave:** Cultura material, teorías, caminos, narración.

Recibido: 10 de mayo de 2012.  
*Received: May 10<sup>th</sup>, 2012.*

Aceptado: 24 de octubre de 2012.  
*Accepted: October 24<sup>th</sup>, 2012.*

### Elements of Material Culture in Cobija's history Narration, Puerto Lamar (1825-1879)

### ABSTRACT

This article presents approaches and stocks of material culture, methodologies and narrative elections for the story of culture's material aspects, aiming to put in perspective local conditions in which Cobija Puerto Lamar (1825-1879) developed. Extracts episodes of the constructions, refurbishments and maintenance of their communication channels, marked by the status of Grand Harbor, from documents of that time. The addressed group of theories and studies of Material Culture History, identifies the natural and material conditions that influence social practices and productions, and contributes to the understanding of certain appropriation and the use of objects, devices, techniques and technologies in those conditions.

Primary sources employed consist of official correspondence, maps, traveler's journeys, newspapers and other similar obtained from the Archivo Histórico Nacional de Bolivia (AHNB), the Bolivia's National Historical Archive; the Archivo Histórico de Potosí (AHP), the Potosí's Historical Archive; The Biblioteca de la Casa de la Libertad (Sucre), the House of Liberty Library in Sucre and from HOLLIS catalog (Harvard).

**Keywords:** Material culture, theories, roads, narrations.

## 1. INTRODUCCIÓN

La cultura material tiene diversas interpretaciones. En este artículo se puede entender de manera holística como las condiciones, las producciones y prácticas sociales que concurren en las causas históricas del apogeo y el declive de una sociedad; en la conformación de su inventario material de manifestaciones culturales. Entraña una fuerza del medio material en la conformación de la cultura.

Una primera confluencia, sin considerar ningún orden cronológico, proviene de historiadores que la aproximan a la vida cotidiana, lo que Bourdieu denomina la 'teoría de la práctica' y Jury Lotman, la 'poética del comportamiento cotidiano' [1]. El estudio de Norman Pounds [2] está dedicado a la vida social de las cosas, o por la vida social de grupos revelada por su uso de las cosas [3].

Incluye Pounds los elementos culturales materiales que se integran a la conformación de las urbes y que se detallan en planos, tiene las oficinas públicas, la iglesia, los caminos, los comerciantes en mercados, plazas y ferias, los artesanos y sus artes, los oficios y sus gremios. No deja de lado las dificultades materiales como el suministro de agua, instalaciones sanitarias y de limpieza, las calles, tráfico, incendios, alimentación de la población, el trazado de las calles. Entiende que la historia material se ocupa, incluso, de las crisis y catástrofes, de las estructuras sociales,<sup>1</sup> salarios y precios, la servidumbre y el estatus, el sistema monetario [4], el desarrollo de una economía de intercambio, de la distancia y del transporte.<sup>2</sup>

De ahí se infiere la relación del individuo con los artefactos y los objetos y se puede encontrar como elementos para conceptualizar un inventario de esta naturaleza, "los rasgos culturales externos que conforman la vida económica y tecnológica (...) constituida, además de los valores materiales, por las fuerzas productivas y los vínculos que se establecen entre los seres humanos en las relaciones de producción que, a su vez, genera tanto las económicas como las sociales" [5].

<sup>1</sup> Observa la jerarquización de la sociedad, la existencia de un sistema de clases, la estructura de clases que determina la posesión de la tierra, las relaciones económicas y de organización social. Pounds. *Ibíd.*, p. 432.

<sup>2</sup> Pounds, *Op. cit.*, p. 428-474.

En ese marco material, un tanto distinto en cada lugar y época, están descritas las vías comerciales que relacionan las distancias con las condiciones del transporte de Cobija. La distancia era una de las causas de atraso que erosionaba su provecho como puerto, los caminos, al contrario, suponían desarrollo, así como el servicio de vapores acercaba a los centros portuarios colindantes de Perú (Arica) y de Chile (Valparaíso).

Otros aspectos de la cultura material que no se abordarán en este trabajo de manera directa, aunque su poder en la fluidez de la comunicación del puerto era evidente, son, la circulación de dos monedas (la fuerte y la feble), el contrabando de pastas de plata por puerto Lamar, con dos efectos contraproducentes: disminuía la acuñación en la Casa de la Moneda de Potosí y producía su escasez en Cobija; el lento e irregular desarrollo de su infraestructura, la posesión de los medios y los modos de la explotación de sus riquezas y la demarcación de las fronteras.

## 2. PUERTO, COMUNICACIÓN Y DISTANCIA

Su creación en una geografía desértica, no había tenido elección, pues, la ancha franja del desierto boliviano era el paso obligado para que el país dispusiera de un puerto propio y para que Bolivia construyera una posición comercial estratégica en su costa. Era también tránsito, unas ocasiones en la madrugada, al anochecer o a plena luz del día, para que la marea acercara al vapor que iniciaría revueltas en Cobija. La conspiración cautelosa llegaba con los exilados con interminables aspiraciones de retorno y su paso era por la provincia de Atacama. Esta disposición con el resto del país, daba sentido y dimensión a la influencia de la geografía en la conformación de la cultura portuaria, levantada sobre una ralentizada presencia del Estado centralista y, en condiciones naturales que fueron, en maremotos y terremotos, catastróficos para Lamar.

Cobija, puerto Lamar (1825-1879) estuvo ubicado entre la costa del Pacífico y la cordillera de los Andes. Lo acogía el departamento del Litoral en un cuadrilátero no plano de 100 leguas por un ancho irregular de 25. Los límites se configuraban por dos ríos, uno al norte que separaba de Perú (Loa) y otro al Sur (Paposo) que dibujaba el límite con Chile, al Este se ubicaban Potosí y Argentina.

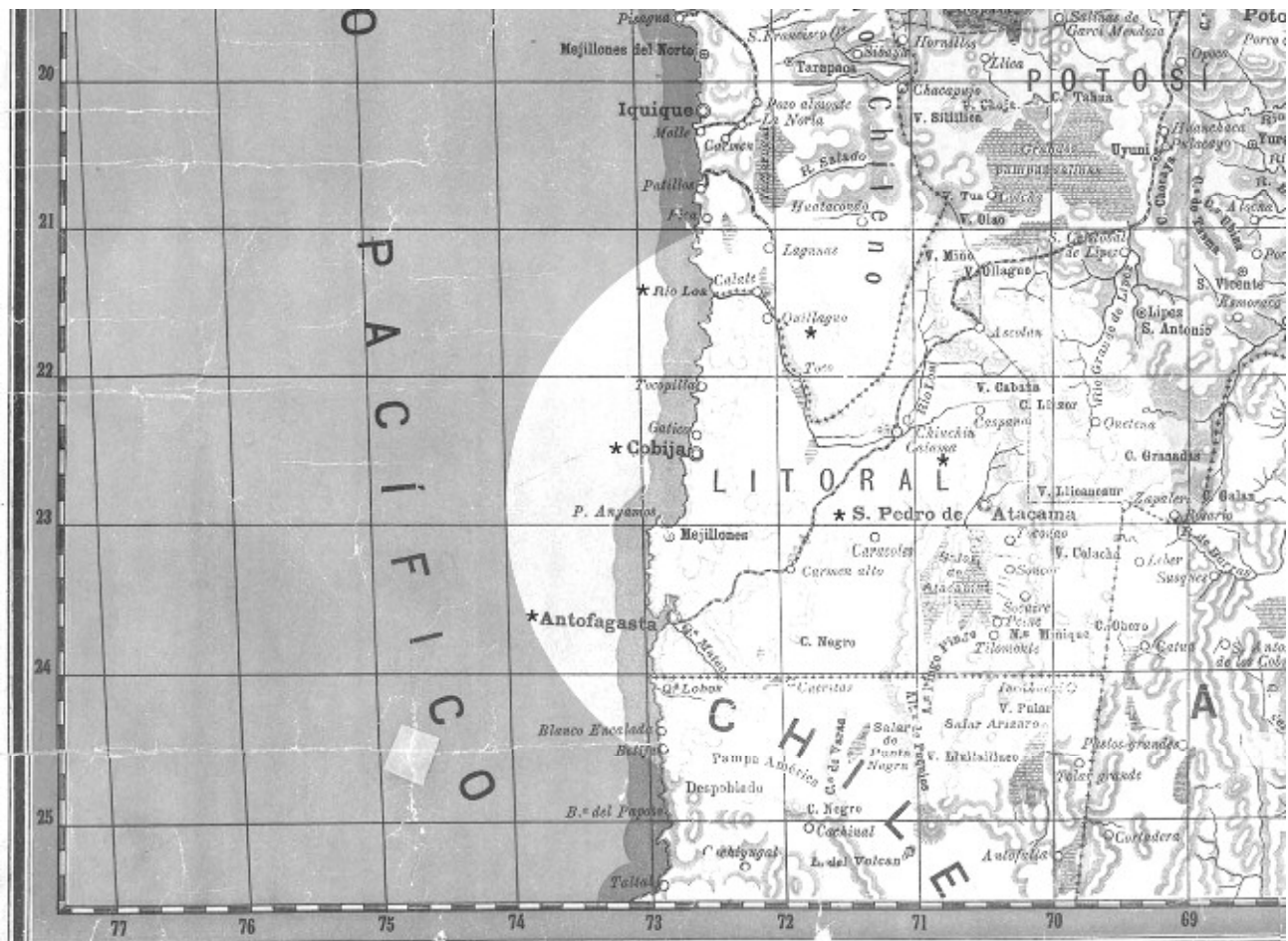


Fig. 1. En el círculo se ubica la antigua provincia de Atacama o del Litoral, parte de Bolivia hasta 1879, entre el río Loa y el río Paposo. Al norte se encuentra parte del antiguo territorio peruano, al Sur se ubica el territorio chileno. Mapa Histórico: Elemental de Bolivia. Eduardo Idiáquez. Ingeniero Civil. - Año 1894. Fuente: IGM - Instituto Geográfico Militar. [http://www.mirabolivia.com/mapa\\_muestra.php?id\\_mapa=191](http://www.mirabolivia.com/mapa_muestra.php?id_mapa=191) (enero de 2012).

Tanto la capital como toda la provincia tenían como cuna el desierto de Atacama. Configuraba un clima, una topografía y una historia. Eran, aproximadamente, 120 mil kilómetros cuadrados de superficie y 400 kilómetros de costa sobre el Océano Pacífico<sup>3</sup>. Sus coordenadas geográficas: Cobija con latitud 22° 30', longitud 66° 18' y altitud 4.166 (ver mapa en figura 1).

La geografía y la distancia imponían una retardada comunicación con el interior del país que no

consiguió ser regular y constante como exigía el creciente puerto. En el siglo XIX la región sólo tenía transporte de carruajes, viajes a lomo de mula y transporte de arrieros. Aunque, esto mismo propició la construcción y reparación de caminos, la organización de postas y propuestas de construcción de vía férrea, y, durante décadas, registraron esta necesidad los periódicos de la provincia y la correspondencia oficial que salía e ingresaba.

Mientras esto sucedía con la comunicación, no menos vulnerable y amalgamada a estas necesidades de nexos fue la cultura material que se conformó en el puerto y toda la provincia de Atacama.

<sup>3</sup> Disponible en: <http://www.bolivia.com/geografiadebolivia/cap10.htm> (15 de diciembre de 2007)

En ese conjunto de cimientos —condiciones materiales, relaciones sociales, presencia ralentizada del Estado y presencia creciente de migrantes—, las barreras naturales continuaron inalterables, aunque, apareadas con el dominio social y político, eran espacio de tensión en puerto Lamar y en la construcción de sus prácticas culturales. De todas maneras, allí se originó, y en las condiciones descritas, una cultura portuaria marítima de la República.

El servicio de arrieros, estuvo mucho antes de la idea de línea férrea que avivara la vida comercial, minera y portuaria en Cobija, puerto Lamar. Es el caso que acerca de soslayo a González Pizarro [6], a la historia material del puerto boliviano. Expone los proyectos para la conexión vial del desierto de Atacama en el último tercio del siglo XIX y describe el estado de las vías camineras hacia Cobija, capital del departamento de Atacama. No es el único periodo del que se ocupa y tampoco es su tema central. El boliviano Luis Reynaldo Gómez Zubieta [7] presenta las vías ferrocarrileras y los proyectos en curso para su aprobación e integra a los asuntos culturales, su interpretación acerca de la historia de Cobija.

### 2.1 Estructuralismo y marxismo

Bajo los ejes, macroestructura y microestructura, las interrelaciones de elementos de cultura material como la geografía, la distancia y los caminos, tienen un orden y continuidad dialéctico que se advierten en el relato de la historia. En el caso de los estudios rurales, abarca la topografía, croquis de emplazamiento, lugares públicos, eclesiásticos, límites de los cultivos de manera que se muestre la tierra sobre la que ha moldeado su actividad el campesino porque “revela hasta en la forma de sus campos, la estructura social de la pequeña colectividad de la que es célula”. En relación al individuo, reconoce la fuerza del componente subjetivo, “no debe ser un vano fantasma, sin relación alguna con los seres de carne y hueso que son los verdaderos clientes de la historia” [8]. Marc Bloch [9], bajo los conceptos de estructura y coyuntura revisa la historia hacia atrás, con una peculiaridad en su relato, que es, recoger lo temporalmente próximo antes de lo más antiguo de lo que resulta un orden narrativo distinto.

Los hechos y los sujetos que aparecen en los trabajos que privilegian el estudio de la cultura material provienen en muchos casos de informes como el que presenta Saturnino Careaga, al

prefecto para la limpieza de los caminos (1876) que conducen al puerto:

“procedo en el acto a tomar las medidas concernientes para llenar mi propósito que se reduce a dirigir principalmente el trabajo del camino no solo dando instrucciones a unos cuantos nacionales que al mismo sirven de mayordomos, sino recorriendo personalmente toda la línea de trabajo. Para este efecto y para llenar con circunspección y decoro la misión pública que se me confiere [...], de manera quede sin duda alguna [por el] calumnioso informe que le han dirigido [y por lo que] me [persuade] "evite contradicciones y acaloradas disputas con los propietarios". No [haré] la más pequeña contestación a nadie [...] = ahora señor con demasiado sentimiento me es [imperioso] poner a su conocimiento, no ya una simple sentencia, sino un atentado que ha paralizado por completo el ejercicio de mis funciones y el plan que nos proponíamos. [ ] Párroco de este Cantón ha derogado por completo las ordenes de V.G. y no satisfecho con ello nos ha injuriado y concluye con las expresiones a capricho de hombres [bajos] y que tiene la audacia de [sostener] que compramos los destinos públicos. [...]. Habiendo remitido originales al señor fiscal de la provincia. = sin embargo de que tengo convicción de que ello es inútil [...]. Al Corregidor D. Juan de Dios [Cabiedes] le dieron una paliza porque salió a contener la embriaguez que perjudicaba los trabajos mineralógicos. Al actual D. Martín Zubieta lo han atacado en cuadrilla en su propia casa, por último señor se roba, se mata y se comete toda clase de crímenes con la seguridad de que todo no pasara del citado de demanda, el damnificado puede mil años reclamar justicia por todo resultado no consigue sino, mayores agravios de injurias y calumnias. [ ] = apresurando a los indios a que limpien el camino- su objeto es que se haga la hazaña de costumbre para que mal de nuestro grado no podamos ya conseguir el que vuelvan estos al trabajo, pues tienen convicción que [ ] el hecho es ley.” [10]

De acuerdo con Braudel [11], los rasgos geográficos y ambientales hacen parte [de la escritura] de la historia y ayudan a dar una explicación más coherente de los acontecimientos (*l'évenement*) y de los cambios en las estructuras. En sus trabajos diferencia a la gente de montañas y de llanura, distingue las particularidades geográficas y lo que hace parte de una unidad. Así, las estructuras aparecen como regularidades de la

vida cotidiana y se manifiestan en la manera de relatar la historia.

Para Burke [12], el problema de la narrativa de los estructuralistas, es que termina siendo indiscernible de la descripción y del análisis.

El tiempo, a su vez, está reflejado en el concepto de “larga duración” [13] que consta del mundo objetivo, independiente de las creencias y concepciones e imperturbable a las subjetividades que observan y buscan explicarlo, es concreto<sup>4</sup>, de desmitificación de los grandes personajes con explicación gradual de los cambios históricos y es ahí que aparecen los rasgos geográficos y ambientales. “En esa lógica, se ocuparía de la composición orgánica de los grupos, tanto en proporciones cuantitativas como en sus relaciones macroestructurales” [14].

Narrar es, ¿centrarse en las estructuras o contar historias?

Según Mark Phillips<sup>5</sup> hay que “pensar en la existencia de la diversidad de modos narrativos y no narrativos a lo largo de un continuo”. Considera con esto, la estructura del relato como otra dimensión y estaría entendido, como la expresión que da forma y contenido al tiempo con ayuda de la analepsis (antes del tiempo de la narración) y la prolepsis (después del tiempo). Eco [15], de ahí para adelante, podremos encontrarnos con diversos tiempos y con la distinción entre contenido (historia) y discurso (narración).

Ese recurso narrativo se advierte bajo la forma de diálogo en *La Mariposa del desierto* [16], en una descripción de viaje por los caminos del desierto:

“M. B.- Amiga no le causó, horror al salir del puerto de Antofagasta, la vista furibunda i tenebrosa de ese camino infernal, de esos vehículos tirados por mulas que hacen sufrir de una manera espantosa al

<sup>4</sup> Según Burke, cuando Braudel considera que la historia de los acontecimientos era la superficie de la historia. No dijo que no tuviera interés; entendió que era importante porque revelaba lo profundo “sobre las corrientes que se movían debajo de la superficie. Ver: Peter Burke. *La revolución historiográfica francesa*. p. 91.

<sup>5</sup> Citado por Burke en, *Formas de hacer historia*, p. 220.

diligente viajero, que precisado a hacer la travesía penosa i terrible de esos desiertos, arremete tal vez con desesperado furor, sin pensar en sí mismo, más que en la necesidad que lo conduzcan impetuosos al término de su viaje, i obligándolo a pasar por el más indecible sacrificio a que pueda entregarse un audaz aventurero? Yo he visto al viajero temblar, no tal vez de pusilanimidad, pero si de frío i de rabia, blasfemar como un condenado en el infierno! I por último, ¿no has visto tantas víctimas que a corta distancia se encuentran en el desierto?”

Otra es la medida de la obra histórica de Fernando Cajías [17] y de Roberto Querejazu [18], quienes conformaron una documentación historiográfica boliviana que se refiere a población, actividades, organización política y administrativa, con fuentes como informes de viajeros y periódicos, correspondencia, mapas y planos, para retomar aspectos de la cultura, el comercio, las relaciones sociales, la geografía y la producción en Cobija, Puerto Lamar.

En el eje infraestructura y superestructura, el término, según la obra citada de Vilar, “infraestructura” concierne a la vida material, a lo que el marxismo entiende como “el carácter específicamente humano de la producción que es a la vez fundamento de las mutaciones históricas”. La superestructura la conforman las instituciones con relaciones tejidas alrededor de la producción. Las estructuras temporales para el historiador apuntan a la observación coyuntural que ofrece ‘fragmentos mensurables’ de ‘ciertos signos’. Frecuentemente la ‘coyuntura es indicio de la estructura’.

Fernando Cajías estudia la política, la economía y la cultura de la provincia de Atacama hasta 1842 y describe la actividad de los comerciantes que llegaron y se instalaron en su capital, anota que el comercio estaba en manos españolas o francesas. Es una de las conclusiones a la que llega después de señalar con documentos revisados en los Archivos de España, Sucre y Potosí (Bolivia) el peligro y la vulnerabilidad de la explotación de las riquezas nacionales fronterizas por extranjeros (en el caso de Atacama por empresas inglesas) “más cuando estas son o dependen del estado vecino”.

La construcción de la vía férrea había tenido esa observación que apuntaba a la vulnerabilidad de la soberanía. Desde el tratado de 1866, entre Bolivia y Chile, una parte del territorio boliviano –Mejillones-

había quedado bajo la administración de los dos países y allí mismo se levantaba la línea férrea que en los años setenta había tenido esa resistencia entre los habitantes vecinos, los de puerto Cobija, quienes sentían que a diferencia de Mejillones esta capital no tenía ambigüedad soberana y que esa condición le habilitaba para que del puerto Mayor partiera la línea del ferrocarril que vincularía el comercio del puerto, las minas de Caracoles con ultramar y con el resto del país. Si bien, decía Du Bisson en el informe que preparó en su calidad de delegado del Litoral en 1874 [19], Mejillones tenía una bahía que podía contener hasta tres mil buques, una así de extensa no tenía esa cantidad de buques que atender por lo que resultaba “un placer estéril”. Más todavía si toda la “marina del Pacífico no alcanzaba a 400”. Estaba azotada por el viento de tierra, “la Parca que arrastra los buques y los lleva a alta mar”, decía Du Bisson. La longitud de tres millas de la bahía hacía perder dos horas a los vapores, con lo cual, no resultaba una ventaja. Estaba situado así y además en desierto árido, sin una gota de agua potable. Esta condición reforzaba los argumentos del fracaso de la línea férrea, que se intentó vanamente levantar desde Mejillones, y que terminó en una causa en el juzgado de Cobija, que siguieron los obreros por falta de pago<sup>6</sup>.

A diferencia, Cobija era el puerto más antiguo y conocido ya en Europa, con transacciones comerciales importantes. Era la ciudad más central del Litoral y era el centro del comercio con Bolivia y pugnaba porque la línea férrea que se construía en esos primeros años de la década de los setenta pasara por Cobija. Había razones de peso. Sus edificios públicos eran numerosos y construidos sólidamente con adobes. Su fondeadero era el mejor de la costa. Con un gasto módico, por ejemplo, convencía Du Bisson, el costo que se había tenido con una año de la construcción del ferrocarril a Mejillones, tendría un muelle de piedra donde los buques de más alto bordo pudieran atracar, tendría dos vapores de guerra, guardacostas, tres baterías artilladas y un arsenal. Había hecho el cálculo de esta afirmación. Tenía agua potable en bastante abundancia, riadas no utilizadas todavía como para 30 mil habitantes, incluso se podía conducir de manera fácil agua desde el Loa.

<sup>6</sup> Archivo Judicial. Cobija, Puerto Lamar. mayo 17 de 1878 CSJ 295. AHNB.

La distancia a Caracoles, el centro minero de extraordinario imán, era de 85 millas. Sería la vía que uniría Caracoles al Loa, cobraría la compañía 30 centavos por flete de quintal de Caracoles a los establecimientos hidráulicos, lo que favorecería a los metales pobres y duplicaría las rentas a favor del estado. La amalgamación de los minerales en el Loa rebajaría los costos, impediría la exportación de metales al exterior y el gobierno podría exigir que los productos de Caracoles en sus minas, fuesen reducidos a barras o piña, cien mil bolivianos anuales quedarían de beneficio al Tesoro. En dos años la Compañía de Ferrocarril de Cobija tendría los trabajos listos hasta el río Loa, Caracoles y Calama. Convertiría a Cobija en departamento rico de explotación mineral rural, y en un tiempo llegaría al interior de la república.

No faltó entre los viajeros del siglo XIX observaciones de Cobija. Rodolfo A. Philippi [20], en 1853-1854 escribía que no era un lugar adecuado para la crianza de animales y tampoco para la agricultura, no hay posibilidad de que crezcan pastizales y sólo una gran riqueza mineral podría llevar a habitar este desolado lugar que no tiene propiamente arena sino está compuesto de escombros y ripio, que no tiene agua dulce y tampoco en el subsuelo, que a pesar de ser una planicie, las quebradas eliminan cualquier idea de instalar el telégrafo o el ferrocarril. Solo queda, decía Philippi, utilizar mejor los manantiales que ya existen, las aguadas de la costa y las de la cordillera.

Cobija tenía buenos augurios como puerto según registro de otros documentos: Desde Cobija se podían despachar producciones hasta el Asia [21] y llegar a Europa doblando el Cabo de Hornos y los impuestos de importación y exportación eran menos costosos que de sus similares en la costa.

## 2.2 Rasgos de la cultura material

Una definición de cultura material, ligada a la infraestructura, es la que entiende que “son los rasgos culturales externos que conforman la vida económica y tecnológica y está constituida, además de los valores materiales, por las fuerzas productivas y los vínculos que se establecen entre los seres humanos en las relaciones de producción que, a su vez, generan tanto las económicas como las sociales.” [22] El inventario material elaborado por Ismael Sarmiento incluye las obras de arte, ornamentos, instrumentos de música, objetos de ritual, monedas, objetos de trueque, vivienda,

vestido, medios de obtención y producción de alimentos y de transporte de personas, mercancías y elementos técnicos: herramientas, organización política en sus manifestaciones materiales, el urbanismo y la red de carreteras.

La práctica cada vez más transdisciplinaria y más diversa de los objetos de la *Nueva historia francesa*, es otra confluencia que da cuenta de la aparición de estudios en los mismos límites de lo que había propuesto en sus orígenes. Extendió su interés hasta la demografía e irrumpió con objetos como la relación de la naturaleza y la cultura y tuvo un vuelco a la cultura y a los símbolos que hermanó con la antropología y se adhirió al uso del método cuantitativo en la historia cultural.

Otros aportes provienen, por ejemplo, de la manera en que se organiza el discurso y el manejo del tiempo en el relato de la historia. Bien cabe retomar el “arte de la dilación” que expone Eco para entender el orden y el tiempo narrativo del relato y con esto, apreciar de soslayo el término —narraciones densas— que empleó Glifford Geertz [23] para describir una técnica, que minuciosamente, “interpreta una cultura ajena mediante la descripción precisa y concreta de determinadas prácticas o sucesos”. El problema central es cómo hacer una narración densa para tratar acontecimientos y estructuras. Al respecto, Eco, en la obra mencionada anota: “En la narrativa sucede a menudo que el texto presenta verdaderas señales de *suspense*, casi como si el discurso moderara el paso o incluso frenara”.

Veamos. Por su posición topográfica había quedado Bolivia enteramente central. Era peligroso e incómodo un viaje a lomo de caballo, ya por la falta de agua y víveres, y ya por la larga distancia que medía su desierto [24]. Era así la descripción de la situación en 1874 [25].

“La explotación de las minas y la organización vigorosa de los trabajos habían creado súbitamente la necesidad de grandes materiales, ora para edificar casas, bodegas y trabajos exteriores, ora para construir malcates o máquinas de explotación: esto, unido al abastecimiento de las minas y a la aglomeración de mercaderías que se efectuaba, formó una corriente de activo movimiento que se tradujo por algos fletes, pero como era natural, ese primer alimento de las carretas debía disminuir considerablemente y casi desaparecer a medida que cada miembro llenaba sus necesidades, y por

consiguiente los fletes bajaron de su valor y muchas carretas que se mantenían casi solo con los fletes de subida principiaron a desaparecer de la circulación. Otra causa ha venido después a influir en la disminución de los vehículos en activo servicio— convencidos todos de que la construcción de una vía férrea se presentaba ya muy remota se pensó seriamente en la compostura, y sobre todo en la conservación del camino de carretas, trabajo de reparación que se efectuó y permitió entonces a los dueños de vehículos aumentar la carga de treinta a cincuenta por ciento, o sea de 40 qq. a 55 y 60, aumento que hacía innecesario, desde aquel momento el número de carretas en activo servicio. La paralización de cierto número de carretas vino a arrojar un nuevo elemento de desconfianza en la situación y particularmente en el comercio; pero es justo decir que ella no fue sino la consecuencia inmediata y natural de un estado de cosas que se había modificado a impulsos de otros agentes disolventes”.

Desde la distancia los buques distinguían la costa de Cobija gracias a la inmensa sombra que subyugaba de día y de noche en el horizonte profundo del puerto. Era una mole que se distinguía por su soledad y presencia, que contrastaba con la llanura desértica y que facilitaba a los buques la ubicación. Era el cerro Altos de Cobija, origen geográfico desde el cual se podía señalar a siete leguas al N- NE del cabo o Morro de Mejillones. Según Menéndez [26], entre el mar y Altos de Cobija surgían las dos torrecillas blancas de la Iglesia de El Carmen que daba cuenta de las creencias, de reuniones civiles y políticas de los habitantes de Cobija o Puerto Lamar, la capital de la provincia de Atacama.

Se vivía la situación de la distancia cuando la carga que llegaba en los buques nacionales y extranjeros para el sud de la República, demoraba muchos meses para ser conducida. Los plazos del comercio vencían antes de su entrega o las copiosas lluvias inutilizaban los bultos. Si una bestia se cansaba en el camino, era forzoso botar en el desierto la carga, y como en esa parte no había ni poblaciones ni recursos, quedaba allí. El correo semanal, tardaba un mes para regresar. Quien había viajado, y quien era comerciante del interior, comprendía el mal que resultaba. Los víveres en la costa resultaban carísimos y cuando en las plazas del interior se rezagaban por falta de consumidores, tenían que mendigar los productos del extranjero.

La costa producía plata, cobre, salitre, borax, guano, pero no había un árbol, un sembradío que rinda una cosecha<sup>7</sup>

### 2.3 Condiciones materiales y cotidianidad

Ricardo A. R. Hermelo [27], anota que el Cobija era visitado desde fines del siglo XVII, por comerciantes europeos que vendían en Potosí, al tiempo que extraían para Europa, minerales. En 1841, cuando ya funcionaba puerto Lamar, el comercio de exportación se efectuaba con veleros contratados especialmente para operar allí. La población alcanzaba a los mil habitantes con oficios diversos: arrieros, mineros, pescadores y trabajadores manuales, comerciantes y agentes compradores de las casas de Bolivia y familias que migraron de Argentina, Perú y Chile. En 1860, Cobija figuraba entre los puertos principales de la escala de vapores y su población ya alcanzaba los tres mil habitantes. Procedentes del Viejo Mundo recalaban en Cobija, goletas, veleros y bergantines trayendo mercaderías de ultramar y llevando minerales a Europa.

Algunos modelos de explicación como el estructuralismo y el marxismo entraron en cuestionamiento con el giro lingüístico en la forma de explicación de la historia. De alguna manera, perdía vigencia temporalmente, el estudio de las estructuras en el análisis de los procesos “objetivos”, las series estadísticas y los cuadros para entender esos procesos, (para entender cómo se comportaban los individuos había que entender las estructuras en el marxismo, las relaciones sociales de producción, las que explicaban el comportamiento de los hombres que daban lugar a una estructura psíquica).

La crítica al modelo estructural y el papel de las acciones humanas, fortaleció el sentido subjetivo de la acción, a través del lenguaje, de cómo construimos los textos narrativamente y le damos sentido a la realidad.

Por ejemplo, entre las construcciones narrativas que revelan las causas y las formas de la migración hacia Cobija, están los realizados por Viviana Conti [28], quien encuentra que “la subsistencia de un espacio económico supranacional, les brindó la oportunidad de moverse dentro de múltiples espacios políticos sin dejar de participar en el

mismo espacio económico”. Parte de esa red eran comerciantes establecidos en Potosí y en Cobija.

La dimensión económica también ocupa a Conti, y emplea esas fuentes para desentrañar el destino de los grandes comerciantes que tenían tienda en la ciudad, tenían sus créditos en las casas comerciales de los puertos (Buenos Aires, Cobija o Valparaíso) y proveían de mercaderías a los pulperos urbanos y rurales. Sus casas mercantiles están en el eje Valparaíso, Cobija y Potosí entre 1831 y 1852.

La salida y llegada de viajeros daba cuenta de ese movimiento, cuando la creación y crecimiento del puerto de Antofagasta arrebató la centralidad de Cobija. Los Coches de A. Grenert [29], quedaban estacionados al frente del Teatro y, salían semanal de Antofagasta a Caracoles, salidas cada lunes, jueves y sábado, llegadas cada miércoles, sábado y lunes. De caracoles para Antofagasta: salida: viernes, domingo, miércoles, llegada: sábado, lunes jueves.

A diferencia, R. A. Neves y Ca. Coches a Caracoles, presentaba en anuncios --un día fijo en la página de anuncios de *El Caracolino*-- de salidas y llegadas. Recalcaba para sus usuarios que “Desde esta fecha queda establecido el itinerario siguiente: Coche de primera clase: sale de Antofagasta los jueves a las 2 p. m., llega a Caracoles los sábados a las 5 p. m.

El retorno se presentaba con una salida de Caracoles los lunes a las siete de la mañana y con retorno al día siguiente, martes a las cuatro de la tarde. Los coches de segunda clase salían de Antofagasta todos los viernes y lunes a las dos de la tarde y llegaban a Caracoles los domingos y miércoles a las seis de la tarde, salían de Caracoles martes y viernes a las siete de la mañana y llegaban a Antofagasta miércoles y sábados a las seis de la tarde.

“Los precios serán convencionales” se informaba y los boletos de primera y segunda clase se vendían en las casas de Negocios de R. A. Neves y Ca.

Los viajeros publicaban su novedad cuando no disponían del tiempo para despedirse. Así, La Mariposa del Desierto publicó en la sección avisos nuevos [30]: la partida de David Blacutt, quien había sido actuario [31], en Caracoles. Decía, “Al Público: Los deberes de familia, me obligan a

<sup>7</sup> La Voz del Litoral. Op. cit., p. 4, col. 4.



abandonar este asiento mineral por un limitado tiempo, y con este motivo tengo la alta honra de despedirme de todo este respetable vecindario y especialmente de mis paisanos, suplicando a todos quieran comunicarse sus ordenes a la capital de la Republica, donde me será demasiado satisfactorio el cumplirlas, rogando al mismo tiempo a mis amigos, ejerzan con mi hermano que queda en mi lugar, toda la indulgencia que se me ha dispensado sin merecimiento alguno. Este acto comprometerá mi eterna gratitud”.

En estos materiales, lo implícito (atmósfera, lugar, geografía, paisaje, infraestructura, etc.), configura la visión de que las familias que llegaban y se asentaban en el puerto no fueron pocas y provenían de Argentina, Chile, Perú y del interior de Bolivia, conformaban redes sociales, económicas, comerciales y se desplazaban en todo el largo de la región, desde Salta y Jujuy, hasta el puerto de Buenos Aires (Argentina); desde Arica y Tarapacá (Perú), hasta Valparaíso (Chile) y Potosí y Chuquisaca (Bolivia). Estas preferencias de asentamiento, sostiene Conti, coincidían con estrategias comerciales de ultramar, siempre cerca de un puerto; o en la perspectiva de Alejandro Paredes [32], en la migración intervenían las condiciones materiales, la geografía y la ubicación de la riqueza. Señala que con el auge de la explotación del mineral, se reanimó la actividad económica de Caracoles, y “seguidamente en 1871, el presidente boliviano encargó al ingeniero Hugo Reck que proyectara un plano con 680 manzanas, con el fin de que [Antofagasta] reemplazara Cobija, azotado por la peste amarilla y el terremoto de 1868.”

A ese mundo de permanencia y cambio que se describe, había llegado a Cobija, Manuel Tezanos Pinto y estableció los vínculos que describe Viviana E. Conti y denomina “red”, es decir, un conjunto de adquisiciones, gracias a las relaciones familiares, sociales, “basadas en el paisanaje y la familia que permitía la obtención de prestigio social, acceso a la política regional y bienestar económico y su reproducción social y la de sus descendientes por varias generaciones” [33], luego su trayectoria lo llevó a Cobija, allí abrió “Tezanos Pinto y Cía.” una de las grandes casas comerciales del puerto hasta 1835.

Roberto Querejazu se ocupó, así mismo, de manera ininterrumpida del tema marítimo y de las pérdidas territoriales del país. Anota que Beeche,

comerciante salteño, que se había radicado en Cobija en 1829, creó en el puerto la Casa Comercial Uriburu—Beeche y Cía. Formó parte de la misma red de los emigrados a quienes acogió Bolivia. Fue comerciante guanífero<sup>8</sup>. Cobija inauguró el negocio con él.

Si bien, para los migrantes de Argentina, según se entiende en el trabajo de Conti, el nacimiento del puerto significó en muchas ocasiones un refugio para sus actividades comerciales portuarias y, paz para los perseguidos políticos; en años posteriores, la migración estaría marcada por la explotación de los yacimientos guaníferos que en la década del cuarenta sorprendió al puerto en una situación, económica y administrativa, aún poco consolidada [34]. Esta vez Chile abastecía con obreros, empresarios y aventureros. Esto significó la llegada de obreros y el cambio de actividad de los atacameños que se incorporaron a la explotación de guano. En 1832 la migración se presentaba así: en Cobija el 21,3% eran chilenos y el 11% argentinos.

En los conceptos, cultura material y geografía de L. Febvre [35] el medio tiene repercusión duradera en los habitantes (terremotos, maremotos), hay acción con posibilidades ‘crecientes’ o ‘decrecientes’ sobre el hombre y del hombre sobre el medio, por lo que los ríos para unos pueblos se convierten en vías comerciales y de comunicación, los caminos, las vías férreas y los puertos. Su itinerario no explica sus condiciones, pero si lo hace la respuesta a cuáles es su Hinterland y eso lleva a entender su función comercial y política, por lo que “la creación, por ejemplo, de un puerto, no es difícil, lo complicado es crear su clientela y esto no dependerá de la naturaleza por más hostil que sea, de la geografía económica de bases naturales, sino de la acción personal e individual que hará vivir o no la creación de los ingenieros”. Esto quiere decir, “qué rasgos de un ‘paisaje’ dado, de un conjunto geográfico apreciado directamente o reconstituido por medio de la Historia, se explican o pueden explicarse por la acción continua, positiva o negativa (...) de una cierta forma de organización social”.

<sup>8</sup> El guano, depositado por las aves, era riqueza codiciada por los europeos que enfrentaban con este producto las tierras productivas cansadas.

## 2.4 Interdisciplinariedad

De carácter material resultan también los datos de la historia que requieren una relación con la demografía y la arqueología.

La historia de las condiciones materiales se ocupa del medio geográfico, transformado y utilizado por el individuo, entre los enfoques está el demográfico: cifras globales de población, densidad, estructura demográfica y el movimiento natural de las poblaciones. Por otro lado, está el estudio técnico y social del trabajo, la historia de la vida rural, de la industria extractiva, de la industria manufacturera, la tracción animal, la utilización de pozos de agua, la fuerza motriz del viento, el desarrollo de la mecánica aplicada, la historia del transporte y comunicación, la historia de la producción de bienes materiales, el consumo, la alimentación Gieysztor [36]. Otros como Kulczyski identifican, medios de producción, condiciones naturales, modificaciones producidas; las fuerzas productivas, los útiles de trabajo, los medios humanos de la producción, la experiencia y la organización técnica en el trabajo; los productos materiales obtenidos de estos medios, o los que encuentra Gieysztor [37], los medios de trabajo, el ser humano y las herramientas, el objeto de trabajo, las riquezas materiales y las materias primas; las experiencias en el proceso de producción; las técnicas, y; la utilización de los productos materiales, y el consumo.

Con ese antecedente, no deja de ser importante lo que resultó un buen día en el puerto. Como ave de presagios, casi al finalizar la década, cruzó por el desierto el pronóstico del astrónomo Fald, confirmado por los temblores repetidos que se notaban con la variación de la atmósfera. Se trataba de una condición natural que podía intervenir sobre el desarrollo del puerto.

Desde hacía como veinte días atrás que los nublados no dejaban ver el sol por la mareas más pronunciadas y en fin por las extraordinarias olas del mar, que tenía a los habitantes sumidos en la mayor consternación, no quedándoles más opción que trasladarse a las superficies más elevadas. El prefecto José R. Tabora, acarreo cuanto pudo. Pensó que si sucedía lo peor, se salvarían los libros contables, las cuentas y los archivos. Con temblores de tanto en tanto, llevó los fondos de los almacenes fiscales. La fecha que señalaba el pronóstico era el cinco de octubre de 1869. Faltaban tres semanas para cerciorarse de lo que

decía Fald. Mientras eso sucedía, expresaba desde lo más alto.

-Oportunamente daremos avisos respectivos. [38]

La dimensión de esta condición natural que era impredecible, subyugaba a otra que años atrás se había superado. Un escollo que parecía el mayor y era de orden cultural: el camino carretero de Cobija a Potosí [39].

“El mal estado en que se encuentran las postas desde ese punto a este, obligaron a esta Jefatura, representar al Supremo Jefe Constitucional, la necesidad de repararlas, demarcar el camino con designación de leguas y restablecer el postillónaje a fin de que las valijas no se demoren como sucede, y los transeúntes no sufran privaciones y molestias en un dilatado desierto. Autorizado el que suscribe y restablecido el servicio de postillones, se ocupa ahora mismo por medio de una comisión, en arreglar las que corresponden a su distrito mandando levantar presupuestos, para su refacción material y formación de pilastras que señalen las leguas que los maestros de postas comprendidos en la cordillera hasta Tapaquilcha, punto divisorio, y los de la travesía, dotados por la Nación, se sujeten en la venta del forraje, víveres y licor a la tarifa que se ha mandado fijar en cada una de ellas. Mas como las que corresponden al distrito de su mando desde Viscachillas son las mas desatendidas en razón a no estar dotados los posteros, no se llenarían los deseos que abriga. S. E. el Jefe Supremo de mejorar las vías de comunicación, si V. G. por la suya no toma las que corresponden para la dotación de aquellos, restablecimiento de postillones y mejora de las postas que se encuentran en ruina y demarcación de las leguas.”

De acuerdo con Henri Lefebvre [40] los ‘sistemas’ resultan de fuerzas históricas que los hacen surgir pero que, tarde o temprano, los superan. Un campo de investigación constante ha sido el de las condiciones materiales de vida y esto entre las discusiones de los límites de la Historia con la Historia económica, la Historia social o la Historia de las técnicas. En cuanto al método, allí aparece su parentesco con la arqueología. Por lo que las fuentes no son solamente escritas, sino materiales arqueológicos.

En Colombia, tanto lo geográfico como lo material cotidiano de la producción social, abarcó el historiador, Víctor Manuel Patiño. Integra en el

inventario de manifestaciones: alimentación, vivienda y menaje, vías, transportes y comunicaciones y explica la relación de los hombres primitivos con estas condiciones materiales: “una vez obtenido el despojo, cuando era demasiado grande para consumirlo de una vez, se trasportaba (...). Tanto el regreso al campamento como el acarreo de los restos, involucran el sentido de orientación y la búsqueda de las vías más cortas o fáciles entre dos puntos. (...). O sea, el germen de la comunicación, de la orientación del camino” [41].

Lucien Febvre enriqueció con su concepción sobre las “posibilidades” “crecientes” y “decrecientes” [42] de la relación entre los hombres y el medio, la perspectiva histórica de la geografía y las condiciones materiales en que se desenvuelven las relaciones sociales, que aportan con la construcción de una categoría esencial: *Hinterland*. Se integra también el trabajo de F. Braudel, Norman Pounds y Pierre Vilar.

La cultura material es un objeto cercano a los antropólogos y arqueólogos, aunque no han sido considerados sino brevemente en este trabajo porque el interés está en su calidad de objeto de la Historia.

Ahora bien, el punto de vista en el relato de la cultura material es una elección y es también el lugar de interpretación [43]. La microhistoria, por ejemplo, como perspectiva y narración, reafirma desde un contexto local reducido, lo local y lo universal del lugar y de sus estructuras.

Por otra parte, está la perspectiva de la comparación que permite advertir “ciertos rasgos de la sociedad que de otra manera podrían haberse pasado por alto”. El método, habitualmente se ha concentrado en una región, (aborda el trabajo de construcción metodológica, por ejemplo de dos ciudades). Como escribe Peter Burke [44], con esto, “el modo como se escribe la historia ha cambiado de manera significativa”: Es una historia de las divisiones culturales, divisiones que transitan por la vida material (riqueza, posesiones) hasta la estructura de la familia, la religión y la cultura política. Aproxima a los contextos de lugar, de época y de culturas por medio de la reconstrucción de escenarios, gestos, vestimentas que son parte de la historia sociocultural.

Por su parte, Eric J. Hobsbawm [45] emplea la noción social “desde abajo” con la reconstrucción de una parte de la historia con individuos, cuyas historias se originan en circunstancias rurales, de exclusión y marginación, con diferencias entre ricos y pobres, poderosos y débiles, dominadores y dominados. Otra lectura de perspectiva o punto de vista fue empleada por Eduard P. Thompson [46], quien presenta la conciencia de la costumbre y los usos consuetudinarios en decadencia. Distingue la costumbre como adquisición del entorno, del ambiente y producto de la mentalidad, destinada a la transmisión oral con su carga visible e invisible de “costumbres” y diferente de la educación.

La impredecibilidad de los sucesos del ocho de junio de 1864 no le dio tiempo a Leonardo Dolhabarat, arrendatario y explotador del mineral de Chacaya, sino a recibir de un trabajador la noticia que le había obligado a regresar, de Cobija, precipitadamente,

“... ha venido el teniente. V. de marina D. Luis Pomar de parte del comandante de la corbeta Esmeralda D. Juan Williams Rebolledo para parar todo el trabajo en las minas de Chacaya hasta que se reciba autorización del Gobierno de Chile. [ ] = “Aguardo aquí nuevas noticias, antes de regresar pues esa paralización me hará faltar a mis compromisos y me arruinaría”. [47]

De manera inusual, tañeron las campanas a una hora desacostumbrada ese martes 14. Los vecinos de Cobija “...reunidos libre y espontáneamente, [...] en la Iglesia Parroquial del Carmen con motivo del nuevo atentado cometido en los días ocho y once del actual por el gobierno de Chile, apropiándose a mano armada de los minerales de Chacaya, con violenta expulsión de sus empresarios declaran de la manera más solemne ante la América y el mundo entero por semejantes atentados hacen un voto explícito de preferir la muerte a la ignominia de ver desmembrados sus territorios y ultrajado su pabellón nacional, [ ]

-Y como si aún la naturaleza hubiera querido condenar este acto de violencia – interpretaba el prefecto- sobrevino una tempestad tan fuerte que el oficial y soldados naufragaron en las inmediaciones a Chacaya. “Han salvado la vida todos mas han perdido el bote, algunos instrumentos de valor y un poco provisión de víveres” [48].

Entre la noche del 10 y la madrugada del 11 la “Esmeralda” había zarpado de este puerto en a recoger a sus náufragos.

Todavía esos días el puerto atendía la llegada y salida de vapores y años después sería contratado el ingeniero Reck para el estudio de caminos.

Después de una corta existencia atravesada por episodios naturales y sociales puerto Lamar, Cobija, dejó de constituirse en el proyecto portuario nacional y en 1879 desapareció su vocación.

### 3. CONCLUSION

La narración de la historia cultural desde una perspectiva material, presenta la historia a partir de los objetos externos y visibles que una sociedad posee, y cómo los individuos que la habitan, la habitan, producen y transforman, a través de sus prácticas cotidianas, expresadas, ya sea, en la elaboración, selección y obtención de los materiales empleados y del nivel técnico, tecnológico e ingenieril de su desarrollo, en el uso de las formas en consonancia con las funciones; o bien, en la comprensión del tamaño, de las dimensiones de los objetos, el mejoramiento y la calidad según el desarrollo de la sociedad. No obstante, también en el cambio de uso y función de los objetos en el tiempo y el lugar. También, se manifiesta en las concepciones, llevadas a la evidencia, de soluciones ingenieriles, y en los instrumentos y herramientas elaboradas para esas y otras soluciones. Está compuesta, además por las condiciones y posibilidades geográficas y por el entorno natural. Lo que implica que las condiciones geográficas son posibilidades que se integran a ese conjunto que, en síntesis, como perspectiva traduce las relaciones sociales que se producen, desarrollan y transforman. La teoría trae consigo la construcción de un inventario material, del inventario elaborado para la comprensión de su desarrollo, de sus objetos, prácticas y productos.

### 4. AGRADECIMIENTOS

A los funcionarios de los archivos de Bolivia: Archivo Histórico Nacional de Bolivia (AHNB), Archivo Histórico de Potosí (AHP), Biblioteca de la Casa de la Libertad y a los profesores del doctorado en Historia de la Universidad Nacional de Colombia, sede Medellín.

### 5. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

[1] Burke, Peter. *Formas de Historia Cultural. Unidad y variedad en la historia cultural*. Historia y Geografía. Madrid: Madrid. 2000., p. 244.

[2] Pounds Norman. “El modo de vida urbano”. *La vida cotidiana: Historia de la cultura material*. Barcelona: Crítica. 1992.

[3] BURKE, Peter. “Obertura: la nueva historia, su pasado y su futuro”. *Formas de hacer historia*. Madrid: Alianza. 1999, p. 29.

[4] Vilar, Pierre. *Oro y moneda en la historia 1450—1920*. Barcelona: Ariel. 1969.

[5] Firth Raymond et al. *Hombre y cultura en la obra de Bronislaw Malinowski*. España: Siglo XXI. 1974., p. 279.

[6] González Pizarro “La conquista de una frontera. Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el desierto de Atacama (1880—1960)”. En: *Revista de Geografía Norte Grande*, 40:23—46 (2008).

[7] Gómez Zubieta, Luis Reynaldo. (Comp. Cajías, Dora, Cajías, Magdalena, Johnson, Carmen, Villegas, Iris). *Travaux de l'Institut français d'études andines*. La Paz: Coordinadora de historia — Institut français d'études andines. IFEA — Plural, 2001.

[8] Bloch, Marc. *La Historia rural francesa*. Suplemento a la Introducción. Barcelona: Crítica. 1978, p. 45, 50,51.

[9] Vilar, Pierre. *Iniciación al vocabulario del análisis histórico*. Barcelona: Grijalbo.1982, p. 81.

[10] Correspondencia. Porco. Saturnino Careaga. Inspector de caminos de Cobija en fecha 16/04/1876, dirigida al prefecto. PD1570-AHP.

[11] Braudel, F. *Annales. Economies, Sociétés, Civilisations*. Anne 1962. Vol. 17, núm. 1. Enquetes ouvertes, p. 81-82. Tomado de: [www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ahess\\_0395-2649\\_1962\\_num\\_17\\_1\\_420792](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/ahess_0395-2649_1962_num_17_1_420792) (15 de marzo de 2009).

- [12] Burke, Peter. *La revolución historiográfica francesa*. La Escuela de los *Annales* 1929—1984. Gedisa. Barcelona. 1999.
- [13] Braudel Fernand. *La historia y las ciencias sociales*. Madrid: Alianza. 1974.
- [14] Vilar, Pierre. “La noción de estructura en Historia”. Bastide R., Levi C., Strauss, et. al. *Sentidos y usos del término estructura*. Buenos Aires: Paidós. 1968, p. 97.
- [15] Eco Umberto. Seis paseos por los bosques narrativos. (trad. Helena Lozano Miralles). Lumen. 1993., p. 40.
- [16] La Mariposa del Desierto. Sección Avisos Nuevos. Núm. 7, sábado 17 de mayo de 1873, pág. 3, col. 4. Hemeroteca del AHNB.
- [17] Cajías Fernando. La provincia de Atacama 1825—1842. La Paz. 1977.
- [18] Querejazu Calvo, Roberto. *Aclaraciones históricas sobre la Guerra del Pacífico*. La Paz: La Juventud. [s.d.].
- [19] Du Bisson R. (delegado del Litoral). Ferrocarril de Cobija. Ligeras observaciones contra el ferrocarril de mejillones. Sucre, octubre 17 de 1874. Imprenta La Libertad.].
- [20] Mercurio de Santos Tornero (Ed.). “Viaje al desierto de Atacama”. Por orden del gobierno de Chile (1853-1854). En: *Revista del Pacífico*. v.4. Chile: Mercurio de Santos Tornero. 1861. p. 474.
- [21] Pedro de Angelis. *De la navegación de Amazonas: Respuesta á una memoria del M. Maury*. Oficial de la Marina de Estados Unidos. (s.l.) 1857, p. 55.
- [22] Sarmiento R. Ismael. “La historia de la cultura material y su incidencia en la historiografía cubana contemporánea”, *Annales del Museo de América*, núm. 12. Cuba. 2004, p. 279.
- [23] Geertz, Clifford. “Descripción densa”. *La interpretación de las culturas*. Gedisa. 1987.
- [24] La Voz del Litoral. Epoca 2, núm. 6. Cobija, Lunes 14 de septiembre de 1874, p. 4, col. 4.
- [25] El Caracolino. Año 2 No. 148. Pag. 2 y 3 Antofagasta, 27 de febrero de 1874. AHNB.
- [26] Menendez, José Baldomero. Manual de Geografía y estadística del Alto Perú o Bolivia (procedente de la Universidad de Harvard). Publicado en 1860. Librería Rosa y Bouret. Bolivia, p. 60-61.
- [27] Historia y Arqueología Marítima. “La Actividad Marítima de Bolivia”. Disponible en: [www.histarmar.com.ar/InfHistorica/Bolivia/Bolivia-09.htm#\\_ftn21](http://www.histarmar.com.ar/InfHistorica/Bolivia/Bolivia-09.htm#_ftn21). Acceso: enero de 2008.
- [28] Conti E., Viviana, “Estrategias mercantiles, redes y migraciones de comerciantes durante el periodo rosista”. *Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales*, julio, No. 21. Universidad de Jujuy, San Salvador de Jujuy, Argentina. 2003, p. 68.
- [29] El Caracolino. Portada, sección anuncios. Año I, no. 92. Pág. 1, col. 1 y 2. Antofagasta, viernes 8 de agosto de 1873. AHNB.
- [30] La Mariposa del Desierto. Sección Avisos Nuevos. Núm. 7, sábado 17 de mayo de 1873, pág. 3, col. 4. Hemeroteca del AHNB.
- [31] El Caracolino. Sección anuncios. Año I, no. 23. Pág. 3, col. 4. Antofagasta, martes 10 de diciembre de 1872. AHNB.
- [32] Paredes, Alejandro. “Migración limítrofe en Argentina y Chile, 1869—1980”. *Revista Parinas*. Chile. Instituto de Estudios Internacionales. INTE. Universidad Arturo Prat. Iquique. Chile.
- [33] Conti E., Viviana. “Familias, redes y negocios en Sudamérica (1790—1850)”. *Nuevo Mundo Mundos Nuevos*, Coloquios, 2008. Disponible en: <http://nuevomundo.revues.org/index17323.html>. Consulta: 10 de septiembre de 2008.
- [34] Osorio Gonnet, Cecilia. “Chilenos, peruanos y bolivianos en la Pampa: 1860-1880. ¿Un conflicto entre nacionalidades?”. *Historia*. Santiago, 2001, vol. 34, p. 5.
- [35] Febvre Luciano. *La tierra y la evolución humana. Introducción geográfica a la Historia*. Barcelona: Cervantes, 1925, p. 63.

[36] Wasowicz Teresa. "L'histoire de la culture materielle en Pologne". Enquetes ouvertes. Vie matérielle et comportements biologiques. Bulletin núm. 4. *Annales*, vol. 17, núm. 1. France, 1962, p. 75-84.

[37] Sarmiento R. Ismael. "La historia de la cultura material y su incidencia en la historiografía cubana contemporánea", *Annales del Museo de América*. Núm. 12. Cuba. 2004, p. 284.

[38] Taborga, José R. Lamar, correspondencia con el Secretario de Gobierno. Prefectura y Superintendencia de Hacienda y Minas. 11/09/1869. Correspondencia Lamar/Potosí. PD1293-AHP.

[39] Barrenechea, Francisco de la Jefatura política del Distrito Litoral, Lamar, remite el 27/02/1863 una descripción al Jefe Político del Distrito Potosí. PD1021-AHP

[40] Lefebvre, Henri. El concepto de estructura en Marx. Bastide R., Levi C., Strauss, et. al. *Sentidos y usos del término estructura*. Buenos Aires: Paidós. 1968, p. 81.

[41] [29] Patiño, Víctor Manuel. *Historia de la cultura material en la América Equinoccial. Vías, transportes, comunicaciones*. Proemio. Tomo III. Bogotá: Instituto Caro y Cuervo. 1991, p. 11.

[42] Lefebvre Henri. El nacimiento de la historiografía moderna. Barcelona: Martínez Roca. 1979, p. 322-326.

[43] Giovanni Levi. "Un problema de escala". En: *Revista Contrahistorias* No. 2. Marzo-Agosto 2004. México.

[44] Burke, Peter. *Venecia y Ámsterdam. Estudio sobre las élites del siglo XVII*. GEDISA. Barcelona, 1996, p. 18.

[45] Cuadernos digitales.  
[http://www.quadernsdigitals.net/index.php?accionMenu=autores.VisualizaAutorIU.visualiza&autor\\_id=7018](http://www.quadernsdigitals.net/index.php?accionMenu=autores.VisualizaAutorIU.visualiza&autor_id=7018) (septiembre de 2007).

[46] Thompson. E.P. "Introducción: Costumbre y cultura". *Costumbres en común*. Editorial Crítica. 1995.

[47] Dolhabarat, Leonardo. Cobija, Chacaya. Se dirige al prefecto de Cobija. 09/06/1864. MRE 66. AHNB.

[48] Cabrera, Ladislao. Lamar, Prefectura del Departamento. 12/06/1864 al Min Estado RR EE. Transcripción. MRE 66. AHNB.