

# DE «LA MADRE DEL LITORAL» A «CIUDAD MUERTA». CONTINUIDADES, AGENCIAS POPULARES Y DECLINACIÓN DE COBIJA EN SU ETAPA CHILENA (1877-1931)

FROM “THE MOTHER OF THE LITORAL” TO “DEAD CITY”. CONTINUITIES, POPULAR AGENCIES AND DECLINE OF COBIJA IN ITS CHILEAN STAGE (1877-1931)

Damir Galaz-Mandakovic\*

## RESUMEN

El presente trabajo apuesta por superar aquella mirada formalista de la historiografía internacional que cierra la historia del puerto de Cobija (ex puerto boliviano) en el trienio de 1877 y 1879. Exponemos los antecedentes para afirmar que el puerto no fue completamente borrado en aquel trienio, especialmente marcado por el terremoto, maremoto y guerra. Se demuestra que la decadencia definitiva de Cobija tiene que ver con el surgimiento del mineral de Gatico (10 kilómetros al norte de Cobija), mineral que se industrializa en 1905, generando una transformación territorial en términos económicos, demográficos y políticos. El otro proceso que queremos analizar remite al golpe de gracia que recibió Cobija en 1913 a través de una agencia comunitaria nacionalista en Tocopilla que evitó el resurgimiento del puerto a través de un proyecto relacionado con Chuquicamata y la familia Guggenheim de Nueva York, el cual buscaba revitalizar al desmejorado puerto. Además, apostamos por comprender el territorio de Cobija y su zona de adyacencia como un territorio definido por el tránsito abierto y de movilidad poblacional, que en la práctica significó una dispersión demográfica en minas muy cercanas, lo que también nos lleva a reconsiderar y reflexionar sobre los modos de contabilización de la población en lo que fue la comuna de Cobija.

**PALABRAS CLAVES:** Cobija, Gatico, Guerra del Pacífico, ocupación chilena, minería cuprífera, Guggenheim

## ABSTRACT

The present work is committed to overcoming that formalist view of international historiography that closes the history of the port of Cobija (former Bolivian port) in the triennium of 1877 and 1879. We present the background to affirm that the port was not completely erased in that triennium, especially marked by earthquake, tidal wave and war. It is shown that the definitive decline of Cobija has to do with the emergence of the Gatico mineral (10 kilometers north of Cobija), a mineral that was industrialized in 1905, generating a territorial transformation in economic, demographic and political terms. The other process that we want to analyze refers to the coup de grace that Cobija received in 1913 through a nationalist community agency in Tocopilla that prevented the resurgence of the port through a project related to Chuquicamata and the Guggenheim family of New York, which sought revitalize the deteriorating port. In addition, we are committed to understanding the territory of Cobija and its adjacency zone as a territory defined by open traffic and population mobility, which in practice meant a demographic dispersion in very close mines, which also leads us to reconsider and reflect on the ways of accounting for the population in what was the commune of Cobija.

**KEYWORDS:** Cobija, Gatico, War of the Pacific, Chilean occupation, copper mining, Guggenheim

RECIBIDO: 21 DE FEBRERO DE 2022

ACEPTADO: 30 DE ABRIL DE 2022

\* Investigador de la Universidad de Tarapacá. Profesor de Historia por Universidad de Tarapacá, Magíster en Ciencias Sociales por Universidad de Antofagasta, Magíster y Doctor en Antropología por Universidad Católica del Norte y Doctor en Historia por Université Rennes 2. ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-0312-6672> Email: [damirgalaz@gmail.com](mailto:damirgalaz@gmail.com)



## INTRODUCCIÓN

EL PUERTO DE COBIJA, formalmente llamado Puerto Lamar por el Estado boliviano, fue fundado el 28 diciembre de 1825 por orden de Simón Bolívar<sup>1</sup>. Desde entonces, devino en el principal puerto de Bolivia en el Pacífico, la exportación de los minerales, especialmente de la producción argentífera de la mina Pulacayo<sup>2</sup>, además de cobre y cuero argentino<sup>3</sup>, hallaron en aquellos muelles la articulación con los flujos navieros que facilitaron la conexión con el capitalismo global, Cobija «se daba la mano con el mundo (...) alcanzaba la prepotencia en el desierto»<sup>4</sup>. Del mismo modo, aquel puerto facilitó, a través de una extensa ruta, la internación de diversas mercaderías para el consumo en el mercado de Bolivia y norte de Argentina.

Sobre el puerto de Cobija, mucho se ha escrito y es un consenso historiográfico el establecimiento de ciertas etapas de desarrollo durante el siglo XIX. Para el periodo que va 1827 a 1835 se menciona una etapa de consolidación inicial y de apogeo: «son imponderables los progresos que hace cada el día el puerto de Cobija, particularmente desde que s.e. arribó á esta playa», señaló el Mercurio Peruano el 8 de julio de 1833<sup>5</sup> en relación a los efectos de la visita de Andrés de Santa Cruz. Seguidamente, entre 1836 y 1839 se evidencia una declinación por el uso compartido de Arica en tiempos de la Confederación Perú-Boliviana. Desde 1839 a 1842, el puerto cobijeño tuvo un repunte en sus actividades, especialmente desde 1841, gracias

a la exportación del guano y a las políticas de impulso del presidente José Ballivian. Desde 1842 hasta 1851, el puerto gozó de buenos resultados por las actividades de embarque de minerales y por la profundización de la vinculación con las urbes bolivianas. Sin embargo, el bloqueo peruano y la aparición de pestes, generó un decaimiento y un cierto desdoblamiento entre 1851 y 1860<sup>6</sup>. En la década siguiente, se evidenció una reestructuración por efecto de la aparición y consolidación portuaria de importantes centros urbanos colindantes, tales como Mejillones, Tocopilla y Antofagasta. En 1869, otra peste generó estragos. El 9 de mayo de 1877, el puerto sufrió el impacto del terremoto y maremoto. El diario paceño *El Ferrocarril* comentó: «*La madre del litoral*, bajo cuya éjida y á su abrigo han surjido los demás pueblos de la costa, es hoy un montón de ruinas que dá pena y lo que es peor aun, las innumerables víctimas que ha hecho la catástrofe que lamentamos»<sup>7</sup>. De esa manera, el diario paceño retrataba la cualidad matriz y metropolitana del puerto boliviano que sucumbía ante el «funestísimo acontecimiento».

Ciertamente, la escena era calamitosa. Así también lo corroboró Nelson Boyd, viajero inglés, posiblemente ingeniero, quien describió a Cobija como un «lugar infeliz (que) presenta un triste ejemplo de los efectos de los terremotos en la costa. Apenas queda una casa que pueda calificarse de entera. Muchas de ellas no tienen hasterios ni techos, y en algunos casos los pisos

1 En tiempos de la colonia española, fue nombrado como Santa María Magdalena de Cobija, fundado como ancladero por un grupo de españoles procedentes del Perú en 1587.

2 Damir Galaz-Mandakovic, «Industrialización minera, urbanización e innovación en las relaciones sociales en el sudoeste del altiplano boliviano: el caso de la Compañía Huanchaca de Bolivia (1834-1930)», en *Estudios Atacameños* 52 (San Pedro de Atacama, 2016): 153-175.

3 Pol Colás, «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)», en *Estudios Atacameños* 67 (San Pedro de Atacama, 2021): e3745.

4 Antonio Acevedo, *Croquis chilenos (Crónicas y relatos)* (Santiago: Empresa Zig-Zag, 1931): 97.

5 «Bolivia. Adelantamientos de Cobija». *Mercurio Peruano*, Lima, 8 de julio de 1833.

6 Javiera Letelier, y Victoria Castro, «Imaginarios del Puerto Lamar desde 1825 a 1877», en *Cbungará Revista de Antropología Chilena* 51/1 (Arica, 2019): 155-166; Stephanie Vargas, «Desde afuera. Las dinámicas fronterizas de la provincia de Atacama y la construcción del territorio nacional (1840-1866)», en *Revista Ciencia y Cultura* 23/42, (La Paz, 2019): 99-119.

7 «El Litoral», *El Ferrocarril*, La Paz, 19 de mayo de 1877.

superiores están completamente demolidos»<sup>8</sup>. La imagen para el viajero remitía «a un severo bombardeo, y al principio imaginamos que estábamos viendo los efectos de la guerra»<sup>9</sup>.

Las visiones pesimistas sobre el devenir del puerto después del terremoto son las que han prevalecido historiográficamente, siendo así el periodo que va desde 1877 a 1879, este último el año de inauguración de la guerra del Pacífico, una supuesta y asumida etapa de cierre y borradora definitiva del poblado.

Normal y recurrentemente, la historiografía internacional al hablar del puerto durante el siglo XIX, se refiere a periodos o procesos específicos bajo bandera boliviana<sup>10</sup>, pero generalmente la periodificación de la historiografía internacional, también la regional y local, se detiene sistemáticamente en el periodo de 1877 a 1879<sup>11</sup>. De

ese modo, surge un corte abrupto y una especie de formalismo estatal para el cierre de la vida cobijeña. En el sentido que, el maremoto, la guerra y la invasión chilena forjó el cese concluyente de la vida social del puerto. Es decir, solamente se describe y analiza el periodo de los 54 años bajo soberanía boliviana, que ve en el marco de un monocausalismo un cese de la vida económica y urbana en la posguerra, sin considerar que al poco tiempo Cobija extendió su condición de urbe, siendo recién en la década de 1920 cuando adquirió una condición rural, que no implicó la desaparición total. En consecuencia, desde 1879 hasta 1927, son los 48 años de vida urbana en su versión chilena de posguerra, que no se distancia mucho de los 54 años de vida bajo la soberanía boliviana. Así pues, no existen tratamientos respecto a aquel territorio en la época que va después de la conflagración y sobre las dinámicas demográficas y económicas desarrolladas en la etapa

<sup>8</sup> Nelson Boyd, *Chili: sketches of Chili and the Chileans during the war 1879-1880* (London: Printed Woodfall And Kinder, 1881): 179.

<sup>9</sup> Ídem. 179.

<sup>10</sup> V. gr.: Fernando Cajías, *La Provincia de Atacama 1825-1842* (La Paz: Editorial Universo, 1975); 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», en *Estudios Atacameños* 46, (San Pedro de Atacama, 2013): 127-144; Kathya Jemio, «Los bolivianos que un día gobernaron el mar», en *Teuken Bidikay, Revista Latinoamericana de Investigación en Organizaciones, Ambiente y Sociedad*, 9/13 (Colombia, 2018): 37-43; Kathya Jemio, «Elementos de la cultura material en la narración de la historia de Cobija, Puerto Lamar (1825-1879)», en *Revista Politécnica*, 8/15 (Colombia, 2012): 97-110; Javiera Letelier y Victoria Castro, «Changos en el Puerto de Cobija. Transformaciones sociales durante el siglo XIX», en *Revista Española de Antropología Americana*, 47 (Madrid, 2017): 127-142; Stephanie Vargas «Desde afuera. Las dinámicas fronterizas de la provincia de Atacama y la construcción del territorio nacional (1840-1866)», en *Revista Ciencia y Cultura* 23/42, (La Paz, 2019): 99-119; Stephanie Vargas, *El encierro del espacio nacional boliviano visto desde Mejillones de 1842 a 1866* (Tesis para optar al grado de Magíster en Historia, Programa de Maestría en Historia, Ecuador, Universidad Andina Simón Bolívar, 2018); Viviana Conti, «Comerciantes y redes desde el puerto boliviano de Cobija», en *Revista Del Instituto Riva-Agüero* 4/1 (Argentina, 2018): 241-282; Viviana Conti, «El puerto de Lamar en el Pacífico sur. Vinculaciones con el interior del espacio surandino. Flujos y redes mercantiles, 1827-1850», en *Anuario de Estudios Bolivianos, Arqueológicos y Bibliográficos* 19 (Bolivia, 2014): 395-426; 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)», en *Estudios Atacameños* 67 (San Pedro de Atacama, 2021): e3745.

<sup>11</sup> V. gr.: Heraclio Bonilla, «Notas en torno a la histórica económica y social de Bolivia (1821-1879)», en *Revista Histórica*, 11/2, (Perú, 1978): 159-183; Roberto Querejazu, *Guano, salitre, sangre: historia de la Guerra del Pacífico* (La Paz: Editorial Los Amigos del Libro, 1979); Williams Lofstrom, *Cobija y el litoral boliviano vistos por ojos extranjeros 1825-1880* (La Paz: Editorial Quipus, 1991); Rossana Barragán, «El Estado pactante. Gobierno y pueblos: la construcción del Estado en Bolivia y sus fronteras, 1825-1880» (Tesis de doctorado, Paris, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 2003); Rossana Barragán, «En las fronteras del dominio estatal: espíritu legal y territorialidad en Bolivia, 1825-1880», en *Umbrales* 7 (La Paz, 2000): 78-140; Juan Collao, *Historia de Tocopilla* (Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda, 2001); Floreal Recabarren, *Episodios de la vida regional* (Antofagasta: Ediciones Universitarias, Universidad Católica del Norte, 2002); Carlos Aldunate, Victoria Castro y Varinia Varela, «San Bartolo y Cobija: testimonios de un modo de vida minero en las tierras altas y la costa de Atacama», en *Estudios Atacameños* 35 (San Pedro de Atacama 2008): 97-118; Francisco García-Albarido, «El puerto boliviano de Cobija: correlaciones entre cultura material y su ocupación durante la expansión capitalista en Atacama (1850-1877)», en *Vestigios, Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica* 7/2 (Buenos Aires, 2013): 44-71; Victoria Castro, Carlos Aldunate y Varinia Varela, «Paisajes culturales de Cobija, Costa de Antofagasta, Chile», en *Revista Chilena de Antropología* 26 (Santiago de Chile, 2012): 97-128; Javiera Letelier y Victoria Castro, «Changos en el Puerto de Cobija. Transformaciones sociales durante el siglo XIX», en *Revista Española de Antropología Americana* 47 (Madrid, 2017): 127-142; Javiera Letelier y Victoria Castro, «Imaginarios del Puerto Lamar desde 1825 a 1877», en *Cbungará Revista de Antropología Chilena* 51, 1 (Arica, 2019): 155-166; 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», en *Diálogo Andino* 49, (Arica, 2016): 209-223; Clara López, *La ruta de la plata: de Potosí al Pacífico. Caminos, comercio y caravanas en los siglos XVI y XIX* (La Paz: Plural, 2016); Víctor Acuña, «El impacto de los desastres: Una oportunidad para crecer o Desaparecer», en *REDER*, 3/2 (Santiago de Chile, 2019): 113-116.

chilena. ¿Qué tipo de continuidades, encadenamientos y transformaciones se vivieron después del maremoto y la guerra del Pacífico en el que fue el principal puerto boliviano en el Pacífico? ¿Qué tipo de procesos sociales, políticos y económicos se evidencian en las primeras décadas del siglo xx cuando Cobija estaba bajo soberanía chilena? ¿Qué tipo de hechos y perjuicios se articularon en la costa de Atacama, especialmente en los puertos vecinos, para que Cobija no volviera a resurgir como ancladero con relevancia política administrativa y económica? ¿Qué tipo de imaginarios se desarrollaron en la posguerra y que afectaron irremisiblemente al puerto?

En este artículo, a través del rescate y examen de variadas fuentes documentales obtenidas en los maltratados y precarios archivos municipales de Tocopilla, institución que recibió algunos legajos y documentos dispersos del puerto de Cobija de su etapa chilena, que antes de llegar a Tocopilla estuvieron resguardados en la desaparecida ciudad de Gatico, queremos superar aquella mirada formal y estructuralista de la historiografía internacional que cierra la historia de Cobija en el trienio de 1877 y 1879. Queremos demostrar que el puerto siguió vigente, quizás no con la potencia de su etapa boliviana. Demostraremos que el puerto no fue completamente borrado en aquel trienio, ni por el terremoto, el maremoto ni por la guerra. Nuestra hipótesis refiere a que, la decadencia definitiva de Cobija

no tiene que ver solamente con factores naturales y bélicos, sino que, en el marco de su transición hacia la soberanía chilena, el Estado chileno buscó la continuidad funcional y administrativa heredada de la etapa boliviana, no obstante, el golpe de gracia al debilitado puerto lo brindaron dos procesos, uno económico y otro de orden político y comunitario. El primero referido al surgimiento del mineral de Gatico (10 kilómetros al norte de Cobija), industrialización que acontece desde 1905, la que generó una transformación territorial en términos económicos y demográficos. El otro proceso que queremos analizar remite al golpe de gracia que recibió Cobija en 1913 a través de una agencia comunitaria nacionalista en Tocopilla que evitó el resurgimiento del puerto a través de un proyecto relacionado con Chuquicamata y la familia Guggenheim de Nueva York. Además, en esa escena, el territorio de Cobija adquirió en las ciudades vecinas una connotación de negatividad y desprecio sociológico por su vinculación y memoria boliviana, la cual incidió fuertemente en los modos de gestión política bajo bandera chilena. Conjuntamente, apostamos por comprender al territorio de Cobija y su zona de adyacencia como un área definida por el tránsito abierto y de movilidad poblacional, que en la práctica significó una dispersión demográfica en minas de cobre muy cercanas, lo que también nos lleva a reconsiderar y reflexionar sobre los modos de contabilización de la población en lo que fue la comuna de Cobija.

## LA ENSENADA DE COBIJA EN LA POSGUERRA

EL TERREMOTO DEL 9 de mayo de 1877 hizo caer casi todos los edificios que, «*en su totalidad son de murallas. La iglesia quedó inservible. Se cree que muchas personas han perecido bajos los escombros. En seguida sale el mar y arrastra con lo poco que queda en pie*». Así noticiaba la catástrofe el diario boliviano *El Ferrocarril*<sup>12</sup>. La población, salvada en los cerros quedó «*sin pan, sin agua, sin ropas, sufriendo el sol, el frío y lo que es peor, viendo á sus pies sus hogares destruidos, su fortuna perdida*», añadía el citado diario boliviano. El matutino agregaba que la desnudez, el hambre y la sed horrorizaban a los habitantes. Con la inundación «*se perdió también el registro de minas*»<sup>13</sup>.

No obstante, una optimista carta publicada en el diario boliviano *La Democracia*, en diciembre de 1878, un año y siete meses después del maremoto, indicaba una realidad inversa:

«Este pueblo principia á reanimarse y entrar a la vida del progreso (...) hoy tenemos tres buques en la bahía y es uno de los motivos de admiración. La Aduana se está trabajando activamente y será un edificio elegante, cómodo y de solidez (...) el señor Sáez ha edificado (...) dos bonitas casas. Artola ha reedificado la suya y en ese mes principiarán á hacer la nueva plaza donde están listos los materiales. Fuera de estas, hay otras muchas construcciones»<sup>14</sup>.

Por su parte, la iglesia de Cobija fue reconstruida y en 1878 ya estaba en funcionamiento, siendo el edificio más alto de la comunidad y era reconocida a lo lejos por los barcos. La iglesia fue proyectada por Manuel Urenda y se financió gracias a los aportes del minero José Artola, el gobierno boliviano y la colecta pública<sup>15</sup>, gracias a las gestiones de la *Sociedad de Obras Pías de Cobija*<sup>16</sup>.

En esa escena de reconstrucción, el 21 de marzo de 1879 el puerto fue invadido por tropas chilenas en el marco de la guerra del Pacífico<sup>17</sup>: «150 hombres de artillería de marina ocuparon Cobija la que se entregó sin resistencia, siendo nombrado gobernador militar de ella don Ramón Vidaurre»<sup>18</sup>. Fue entonces que surgió el bloqueo a toda la exportación de las empresas mineras bolivianas, especialmente la Compañía Huanchaca<sup>19</sup>. El 13 de julio de 1880, el puerto quedó subordinado en la categoría de puerto menor.

En enero de 1885, visitó Cobija el Capitán de Fragata Luis Pomar, quien a través del navío Pilcomayo, fue comisionado por el Estado chileno para una exploración hidrográfica. Pomar entrega valiosos datos sobre la rada y su comunidad. Indica que las casas eran de madera pintada con colores claros y que el caserío contaba con cuatro calles que corrían de oriente a occidente y otras tres que iban de norte a sur. En una estimación demográfica, Pomar señala que, en 1883,

12 «El Litoral». *El Ferrocarril*, 19 de mayo de 1877.

13 «Pedimento (Francisco Martínez)». *El Industrial*, Antofagasta, 3 de diciembre de 1883.

14 «Litoral Boliviano». *La Democracia*, La Paz, 27 de diciembre de 1878.

15 Nancy Flores, Juan Rivera y Francisco Rivera, *El ayer de Cobija y Gatico: presencia de la Iglesia Católica*. (Antofagasta: Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte, 2005): 155.

16 «Sociedad de Obras Pías. Cobija (circular nov. 1877)». *La Democracia*, La Paz, 4 de febrero de 1878, 4.

17 Isaac Arce, *Narraciones Históricas de Antofagasta* (Antofagasta: Imprenta Moderna, 1930): 376.

18 «Toma de Calama. Importantes detalles». *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 29 de marzo de 1879: 4.

19 Ante el bloqueo de los tráficos desde el altiplano a la costa, la Compañía Huanchaca de Bolivia halló una salida por el Atlántico para exportar la plata, generando una nueva ruta por el puerto argentino de Rosario. Sin embargo, aquella vía era mucho más costosa en comparación con la ruta hacia Cobija, aunque los recursos en forrajes con que se contaba en el trayecto a Rosario eran más abundantes y baratos, la mayor distancia que había que recorrer hizo que el costo de transporte por quintal de plata fuese más o menos el mismo en ambos casos, teniendo este último la desventaja del mayor tiempo empleado en cada viaje. Eujenio Bobiller, «La Compañía Huanchaca de Bolivia», en *Anales del Instituto de Ingenieros, tomo xxxi*. [S.l.] (Valparaíso, 1897):167-230.

dos años antes de su expedición, había 2000 habitantes: «en su mayor parte nacionales (chilenos), habiendo muchos bolivianos i extranjeros de varias nacionales (sic). En el número anterior no están tomados en cuanto los trabajadores de las minas circunvecinas»<sup>20</sup>. Además, indica que el puerto de Cobija contaba con 8 lanchas, 3 faluchos y 18 botes<sup>21</sup>, los cuales, aparte de la propia rutina pesquera, eran usados para la carga de mercaderías y movimiento de pasajeros.

Sobre el comercio de Cobija en la época de la posguerra, Pomar señala que, si bien había un marco de declinación, el comercio no estaba del todo desaparecido. El diario *El Industrial* señala que 1881 «las entradas de Cobija fueron 6 millones 700 mil pesos»<sup>22</sup>.

En 1882 hubo una internación de productos que alcanzó los \$496.436 pesos, junto a una exportación que alcanzó \$279.429 pesos. Por su parte, la aduana obtuvo en 1883 y 1884 \$55.155 pesos por derechos de introducción y \$110.958 pesos por derechos de extracción de minerales<sup>23</sup>. En ese contexto, la proveeduría de víveres procedía desde Valparaíso y Coquimbo a través de vapores de la Compañía Sud-Americana y *Pacific Steam Navigation Company* (PSNC) en sus viajes entre el Callao y Valparaíso<sup>24</sup>. Incluso, en plena guerra, el embarque de cobre no se detuvo: «la exportación de minerales de cobre alcanzó en el año último de 1883 a la cantidad de 63.510

quintales métricos 26 kilogramos, embarcados con destino a los establecimientos de fundición situados en la provincia de Concepción»<sup>25</sup>, sin considerar los minerales de cobre embarcados en los cercanos puertos de Gualaguala, Michilla y Huanillo.

Arnaldo Horrel, subdelegado marítimo indicaba que dichos embarques ocurrían en un muelle deficiente y con la necesidad de «un farol de luces de colores»<sup>26</sup>. Aun en esas circunstancias, los archivos, a través de una muestra aleatoria (entre 1882 y 1895), son reveladores de un significativo tráfico de barcos en un puerto que está, supuestamente, en declive aun a más de diez años de terminada la guerra del Pacífico. Si bien Cobija tiene menos cabotaje que Tocopilla<sup>27</sup>, no es menor que cada año lleguen más de 100 barcos, a excepción de 1891, año marcado por la guerra civil<sup>28</sup>. Entonces, entre 1882 y 1895, se registra un movimiento que superó 1000 barcos que hicieron cabotaje en Cobija (Figura 1).

En marzo de 1895, el subdelegado marítimo de Cobija, Juan A. Muñoz, al informar sobre el movimiento marítimo durante 1894, señala que:

«la esportación de minerales de cobre no baja de medio millón de pesos anuales fuera de la importación de víveres del consumo (...) sería de desear que el Supremo Gobierno se dignase llamar su atención a este excelente puerto i rico

20 Luis Pomar, *Exploración hidrográfica del litoral de Antofagasta* (Santiago: Imprenta Nacional, 1887): 51.

21 Ídem, 52.

22 «Cartas: Sobre el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia», *El Industrial*, Antofagasta, 13 de noviembre de 1883.

23 Luis Pomar, *Exploración hidrográfica del litoral de Antofagasta* (Santiago: Imprenta Nacional, 1887): 52.

24 «Precios de los pasajes por los vapores de la compañía Sud-Americana i Pacific Steam Navigation Company en sus viajes entre el Callao i Valparaíso», *El Industrial*, Antofagasta, 18 de noviembre de 1885.

25 Ministerio de Marina, *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional* (Santiago de Chile: Imprenta Gutenberg, 1884): 289.

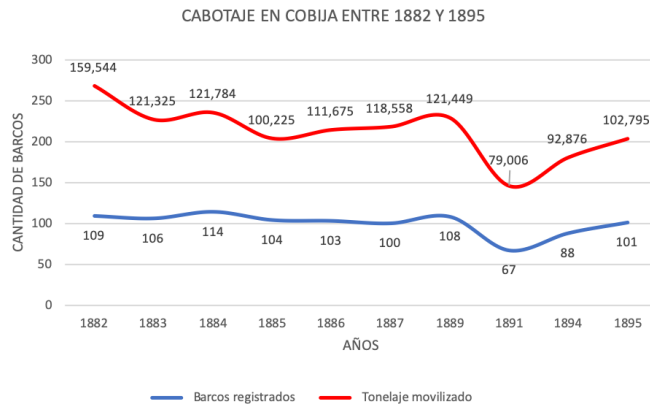
26 Ídem, 290.

27 Una de las compañías destacadas en el cabotaje fue Barnett i C<sup>o</sup>, quienes durante 1883 ofrecían servicios "llevando pasajeros, carga i animales únicamente para los puertos de Cobija y Tocopilla". "Caleteros", *El Industrial*, Antofagasta, 3 de octubre de 1883.

28 El 22 de octubre de 1895 ocurrió el naufragio del barco Port Glasgow, una barca de hierro que poseía una tripulación de 17 hombres, evento ocurrido en las cercanías de Huanillo.

en minerales de cobre que, si no se trabajan sus abundantes minas, es debido a la falta de capitales e ignorancia de su riqueza»<sup>29</sup>.

**Figura 1:** Cabotaje de barcos en el puerto de Cobija entre los años 1882 y 1895.



Fuentes: Para el año 1882 y 1883: AGT, Memoria anual movimiento marítimo en Cobija (en adelante MAMMC), al señor Gobernador Marítimo de Antofagasta (en adelante GMA), firma: Arnaldo Horrel, Subdelegado marítimo de Cobija (en adelante SMC), enero de 1884; Para el año 1884: AGT MAMMC, al señor GMA, firma: Arnaldo Horrel, SMC, enero de 1885; Para el año 1885: AGT, MAMMC, al señor GMA, firma: Arnaldo Conil, SMC, enero de 1886. Para el año 1886: MAMMC, al señor GMA, firma: Arnaldo Horrel, SMC, enero de 1887; Para el año 1887: AGT, MAMMC, al señor GMA, firma: Juan Muñoz, SMC, 1888; para el año 1889, AGT, MAMMC, al señor GMA, firma: E. Rouse, SMC, enero de 1890. Para el año 1891: Memoria del Ministerio de Hacienda de Chile, 1893; Para el año 1894: AGT, MAMMC, al señor GMA, firma: Juan Muñoz, SMC, 1895; Para el año 1895: AGT, MAMMC, al señor GMA, firma: Juan Muñoz, SMC, 1896.

Elaboración propia.

En el segundo lustro de la década de 1880, Cobija contaba con un subdelegado civil, un juez de subdelegación<sup>30</sup>, un administrador de aduana que a su vez era subdelegado marítimo. También contaba con una escuela particular mixta, un lazareto usado por infectados de viruela, junto a una estación telegráfica estatal<sup>31</sup>.

En el marco de la creación de la Provincia de Antofagasta el 13 de julio de 1888, a través de la ley N<sup>o</sup> 3.346, y ante la ausencia de escuela estatal en Cobija, por Decreto Supremo del 22 de septiembre de 1888, fue creada la Escuela Rural Mixta N<sup>o</sup> 2. En 1889, el Vicariato Eclesiástico de Antofagasta envió a Cobija al connotado y

<sup>29</sup> Ministerio de Marina, *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional* (Santiago de Chile: Imprenta Gutenberg, 1895): 371.

<sup>30</sup> En abril de 1889, dicho juez de la subdelegación, Pascual Guerra, fue asesinado, sin embargo, el homicida, «mui conocido, fué aprehendido (...) pero se fugó con el centinela que lo custodiaba, se cree que con dirección a Huanchaca». «Asesinato en Cobija». *El Industrial*, Antofagasta, 22 de abril de 1889.

<sup>31</sup> Luis Pomar, *Exploración hidrográfica del litoral de Antofagasta* (Santiago: Imprenta Nacional, 1887): 53.

letrado sacerdote francés Emilio Vaisse, quien trabajó en el puerto hasta el 8 de febrero de 1890<sup>32</sup>.

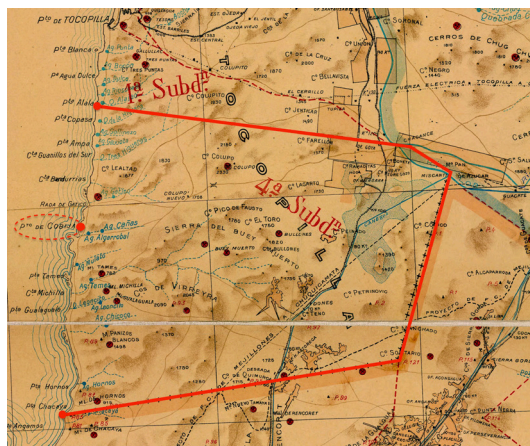
En el año 1892, según el informe del gobernador de Tocopilla Pedro Pablo Benavides, dirigido hacia la intendencia de Antofagasta, se indicó que el edificio de Aduana estaba en buenas condiciones, tal como lo estaba el de Telégrafos y policía; además, «una bonita iglesia, todo de propiedad fiscal»<sup>33</sup>.

## MUNICIPALIZACIÓN DE COBIJA (1894)

**B**AJO SOBERANÍA boliviana, la Municipalidad de Cobija fue creada oficialmente el 12 de febrero de 1862<sup>34</sup>. En el marco de querer brindar continuidad administrativa para atender las necesidades de la población costera, el gobierno de Jorge Montt decretó la creación de la Municipalidad de Cobija el 15 de enero de 1894<sup>35</sup>. En ese sentido, la denominación de Lamar desaparecía formal y definitivamente. Así, el establecimiento de los límites de la nueva comuna era: al norte Punta de Alala y por el sur hasta Chacaya (cerro Solitario), por el oriente el límite era Miscanti (en recta con el cerro Solitario), y desde allí por el río Loa hasta los límites de la comuna de Tocopilla<sup>36</sup> (Figura 2).

Fue entonces que se realizó una elección municipal. El primer alcalde de Cobija fue Olegario Mercado<sup>37</sup>, un empresario que explotaba algu-

**Figura 2:** Comuna de Cobija en 1918 y las minas de cobre circundantes.



Fuente: detalle tomado de Carta topográfica de Departamento de Antofagasta y Tocopilla, elaborado por Manuel Rojas Rivera. Intervenido por el autor.

32 Nancy Flores, Juan Rivera y Francisco Rivera, *El ayer de Cobija y Gatico: presencia de la Iglesia Católica* (Antofagasta: Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte, 2005): 135.

33 *Informe de gobernador*, 1 de abril de 1892, Archivo de la Gobernación de Tocopilla (en adelante AGT).

34 Nancy Flores, Juan Rivera y Francisco Rivera, «Cobija-Gatico: Una Municipalidad que perteneció a dos países», en *Revista Tercer Milenio* 11, (Antofagasta, 2006): 9-14.

35 Agustín Correa, *Comentarios y concordancias de la ley de organización y atribuciones de las municipalidades de 22 de diciembre de 1891* (Santiago: Librería Tornera, 1914): 27.

36 *Oficio N° 694*, 31 de mayo de 1921, AGT.

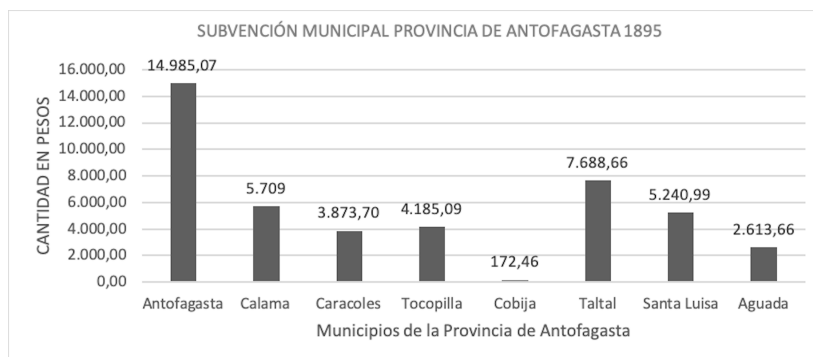
37 Juan Collao, *Historia de Tocopilla* (Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda, 2001): 150; Nancy Flores, Juan Rivera y Francisco Rivera, *El ayer de Cobija y Gatico: presencia de la Iglesia Católica* (Antofagasta: Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte, 2005): 81.



nas minas costeras. A esas alturas, Cobija aun era considerado como puerto menor, definido por poseer un comercio de cabotaje con un puerto mayor<sup>38</sup> (Valparaíso y Tocopilla). Un puerto menor superaba en jerarquía a una caleta, aunque tuviera puerto y buenos muelles, tal como el puerto minero de Michilla (20 kilómetros al sur de Cobija).

En 1895 se indicaba el volumen de las subvenciones del Estado, evidenciándose que Cobija, al ser nueva comuna, era la que menos dinero recibía por parte del Estado (Figura 3). Dichos repartos tenían que ver con la capacidad de cobro de la «contribución de haberes, entrada que servía para la base del reparto»<sup>39</sup>. En 1896 se informaba que el presupuesto de la comuna para el año siguiente sería de \$ 6.890 pesos<sup>40</sup>.

**Figura 3:** Subvención municipal en la Provincia de Antofagasta para el año 1895. La primera subvención para el municipio de Cobija, creado en 1894. Dicho aporte del Estado sería significativamente aumentado en el año siguiente.



Fuente: Diario *El Industrial*, Antofagasta, 25 de noviembre de 1885, p.2.  
Elaboración propia.

En 1895, el presupuesto del Ministerio de Hacienda, consideró un ítem para los sueldos del personal de la Tenencia de Aduana de Cobija (Tabla 1).

El municipio cobijeño comenzó a funcionar en una casa particular que era arrendada. Y en el marco de los ingresos que generó la minería y las actividades portuarias, se pudo financiar una policía, cumplir con las exigencias del alumbrado, cubrir los aspectos relativos a la salud e higiene,

**Tabla 1:** Presupuesto del Ministerio de Hacienda para funcionarios de Cobija.

PERSONAL	SUELDOS
Teniente administrador	\$2,400
Guarda interventor	\$1,600
Patrón de bote	\$840
Marineros (4)	\$2,600
Gastos varios	\$48

Fuente: Ministerio de Hacienda, 1895. Elaboración propia.

<sup>38</sup> Santiago Muñoz, *Geografía descriptiva de las provincias de Atacama i Antofagasta* (Santiago de Chile: Imprenta Gutenberg, 1894): 57.

<sup>39</sup> «Subvención a las municipalidades». *El Industrial*, Antofagasta, 25 de noviembre de 1895.

<sup>40</sup> «Crónica. Comuna de Cobija». *El Industrial*, Antofagasta, 31 de julio de 1896.

financiar la educación, aportar a las festividades, mantención de calles y una banda musical<sup>41</sup>.

Un entusiasta subdelegado marítimo, al remitir información sobre los flujos navieros y la importancia del puerto, indicó que en 1896 se estaba «dejando sentir su mejoría, i, según versiones autorizadas, dentro de poco será uno de los puertos más importantes del norte a consecuencia de sus inmensas riquezas en minerales de cobre que aun permanecen sin explotar»<sup>42</sup>.

El subdelegado Juan Muñoz, mencionó la cercanía de algunas salitreras que hallarían en Cobija una «vía por ser de fácil trayecto». En ese tenor imploraba que «el Supremo Gobierno procurase dedicar su atención a este precioso lugar, emporio de riqueza que aun no se conoce su gran mérito»<sup>43</sup>.

Francisco Solano Asta-Buruaga, en 1899, describe a Cobija como una ciudad, con regular puerto: «contiene un caserío de poco más de 500 habitantes, algo disperso con edificios de madera generalmente, una aduana de regular construcción de piedra, iglesia, escuela primaria, correo y una plaza mediana»<sup>44</sup>. Agrega que había un fuerte con cañones y un faro. Es decir, describe una escena urbana con equipamientos básicos que facilitaban la habitabilidad en aquel litoral. Ciertamente, el municipio de Cobija no sólo era de una animada vocación portuaria, sino que también minera (Tabla 2). En febrero de 1900, José Artola, tesorero municipal de Cobija, por solicitud del gobernador del departamento de Tocopilla, indicaba que los mayores contribuyentes en el año 1899 del puerto eran: Artola hermanos, testamentaria de Ángel Costa, Celedonio Prado, testamentaria Lemaitre, Agustín Lalanne, Francisco Ojeda, Joaquín Prado y Jovino Estay.

Tabla 2: Descripción de los cinco sectores mineros aledaños al puerto de Cobija. Se desglosan las principales minas y sus respectivos dueños entre 1895 y 1896.

	MINAS	DUEÑOS
SECTOR TAMES	Flor del Desierto	Agustín Lalanne
	Rosario y Deseada	Ángel Costa
	Riotinto	Celedonio Prado
	Porvenir y Bellavista	José Duncan y Cía.
SECTOR COBIJA	Elisita	Antonio Martínez
	Elisa y Manto Restaurador	Olegario Mercado
	Rafaela	Abelardo Valdés
	Higuera, Fortuna y Copa	Santiago Prenafeta
	Calameña, Stanley, Victoria, Tharsis, Gladstone, Celedonio, Eduardo, Josefa, Huanchaca, Jibraltar, Reserva, Liverpool, Glasgow, Urbina y Rothschild	Celedonio Prado

41 Nancy Flores, Juan Rivera y Francisco Rivera, «Cobija-Gatico: Una Municipalidad que perteneció a dos países», en *Revista Tercer Milenio* 11 (Antofagasta: 2006): 3.

42 Ministerio de Marina, *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional* (Santiago de Chile: Imprenta de El Correo, 1896): 374.

43 Ídem, 374.

44 Francisco Asta-Buruaga y Cienfuegos, *Diccionario geográfico de la República de Chile. Segunda edición corregida y aumentada* (Santiago de Chile: Imprenta de F.A. Brockhaus, 1899): 150.

45 *Al Sr. Gobernador. Carta s/n, remite: tesorero municipal de Cobija*, 4 de febrero de 1900, AGT.

**Tabla 2:** Descripción de los cinco sectores mineros aledaños al puerto de Cobija. Se desglosan las principales minas y sus respectivos dueños entre 1895 y 1896.

	MINAS	DUEÑOS
SECTOR GATICO	Fortuna	Antonio Martínez
	San Blas	Germán Olmos
	Santa Rita y Galleguillos	Pedro Briones
	Maneta	Marcos Díaz
	Toldo, Meunier, Valdivia, Velarde, Argentina, Ausencia, Juanita y Lealtad	José María Artola
SECTOR GUANILLOS (O HUANILLO)	Merceditas	Víctor Alzérreca
	Juan José Latorre, Casualidad y Guadalupe	José Antonio Lazcano
	Crimea	Abelardo Valdés
	Julia, Magna, Carmen y Bellavista	Raimundo Elicer
	San Román, Carmen, Bandurria, Florencia, Cruz, Loro y Vidaurre	Testamentaria de Lemaitre
SECTOR MICHILLA	Calichera y Salitreras	Celedonio Prado
	San Jorge, Volcán y Huanaca	Juan Arancibia
	Estaca Oriente y Estaca Poniente	Víctor Alzérreca
	Esperanza y Millonaria	Celedonio Prado
	Calichera y Salitreras	Celedonio Prado

Fuente: Archivo Gobernación de Tocopilla, Informe e inventario de pedimentos mineros de Tocopilla, 4 diciembre de 1896.

En el año 1900, la empresa del Vice Cónsul de Inglaterra en Tocopilla Carlos Nicholls, inició la instalación de un muelle en Cobija, el cual había sido encargado a la Maestranza San Francisco de Limache. Por dicho muelle se embarcaba cobre ensacado y otros barcos descargaban carbón<sup>46</sup>. Aquella firma que explotó las minas Rosario, Huanaca y Santa Clara era dueña de «cinco botaduras y propiedades residenciales»<sup>47</sup>. De ese modo, el puerto adquirió un claro dinamismo que estimuló la circulación de trabajadores. El político y poeta cobijeño, Juan Gardaix, retrató en 1924 la importancia del cobre en Cobija en los finales del siglo XIX: «Ora tus sierras puras, virjinales /

*Del porvenir inmensos reverbero / Prodigando riquezas a caudales / En miles de benéficos veneros / Y el cobre que te diera a manos llenas, como diciendo jaceros necesito! / Desatando opresiones y cadenas a Europa daba su potente grito. El cobre un laurel más ciñó tu frente»<sup>48</sup>.*

A saber de la gran cantidad de pedimentos mineros publicados en los diarios regionales referidos a sectores aledaños a Cobija, en marzo de 1900, el diario antofagastino *El Industrial*, comentó, curiosamente, que Cobija a esas alturas era un puerto que: «vá cada día en decadencia. Apenas lo habitan unas ciento veintisiete personas.

<sup>46</sup> Juan Collao, *Historia de Tocopilla* (Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda, 2001): 223.

<sup>47</sup> Sharron Schwartz, «Redes de migración y la transnacionalización del capital social: la migración de Cornualles hacia el litoral del Pacífico», en *Revista de Historia Social y de las Mentalidades* 21/1 (Santiago: 2017): 83.

<sup>48</sup> Juan Gardaix, «Invocación. Entre ruinas, a Cobija», en *La Ilustración*, s/n (Antofagasta: 1924).

No posee ningún muelle i su única importancia es la casa comercial de Artola Hnos.»<sup>49</sup>. Esto se mencionaba a saber del despliegue del extractivismo cuprífero. En el decir del diario antofagastino, en Gatico había una «gran actividad que reina en esta caleta que posee dos buenos muelles (...) Gatico supera a Cobija tanto en su comercio como en su aseo i ornato»<sup>50</sup>. No obstante, los vapores fondeaban en Cobija y no en Gatico, por aquella razón, las mercaderías eran llevadas en lancha hasta Gatico. Se difundía una imagen de desprestigio de Cobija, rayando en la confusión, quizás en la propaganda de una negatividad y desprecio, pero por sobre en la discordancia entre quienes vivían en el territorio y en lo que difundía el diario *El Industrial*, diario en el cual se publicaban seguidamente los pedimentos mineros para la zona de Cobija.

Dos meses después, el mismo medio señalaba que Cobija contaba con cinco muelles particulares y que, «es actualmente un pueblo completamente muerto (...) i escaso movimiento comercial»<sup>51</sup>. El citado diario asignaba a Cobija una población de 225 habitantes, mientras que para Gatico se estipulaban 600 habitantes. En 1902, en Cobija se contaban 206 habitantes<sup>52</sup>.

Sobre el declive comercial no necesariamente tiene que ver con las dinámicas económicas, sino que también con malas prácticas y corrupción. Una de las acusaciones más bulladas fue el caso del teniente administrador de la Aduana de Cobija, Randolfo Goñi, quien fue condenado por graves abusos cometidos en el ejercicio de su cargo: «consisten en haber impuesto exacciones

ilegales a los comerciantes de Cobija i Michilla, especialmente a la casa de Artola Hermanos, en poner a los mismos i demás industriales toda clase de dificultades para el desembarque i acarreo de sus mercaderías a los centros mineros donde las necesitan»<sup>53</sup>. Además, era acusado de facilitar el contrabando y de hostilizar de una manera franca el comercio de Cobija, Michilla y Gatico. No es de extrañar, entonces, que la familia Artola, con todo su poderío minero, haya decidido consolidar sus actividades en Gatico ante la evidencia de estos procesos de hostilidad. Ellos eran los que explotaban la mina Toldo, ubicada a 4 kilómetros de Gatico.

En junio de 1901, el alcalde de Cobija, Pedro Martínez, envió una carta al Ministro del Interior, solicitando el cumplimiento de la Ley de Municipalidades de 1891 que versaba, entre otros puntos, sobre el producto de la contribución sobre las propiedades salitreras. El alcalde enfatizaba en que, «se distribuirá entre las municipalidades del departamento en que estén situadas los yacimientos»<sup>54</sup>. El alcalde solicitaba que se aplicara la ley y que la comuna pudiera recibir los recursos que le correspondía: «sirva hacer lo posible porque se dicte a la mayor brevedad para cobrar nuestros derechos que han estado percibiendo otras municipalidades»<sup>55</sup>. De ese modo, el alcalde dejaba traslucir cierta discriminación y perjuicio para con la comuna y la evidente marginación ante el no pago de los recursos que por ley le correspondía por aglutinar bajo su jurisdicción algunas oficinas salitreras.

En la Figura 4 se puede visualizar comparativamente los gastos municipales en los puertos

49 «Cobija», *El Industrial*, Antofagasta, 28 de marzo de 1900.

50 «Gatico», *El Industrial*, Antofagasta, 28 de marzo de 1900.

51 «Gobernaciones marítimas: Cobija», *El Industrial*, Antofagasta, 5 de mayo de 1900.

52 Juan Collao, *Historia de Tocopilla* (Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda, 2001): 212.

53 Corte de Apelaciones de Tacna, *Gaceta de los Tribunales, sentencias criminales*, N° 2499 (Santiago de Chile: imprenta El Debate, 1902): 861.

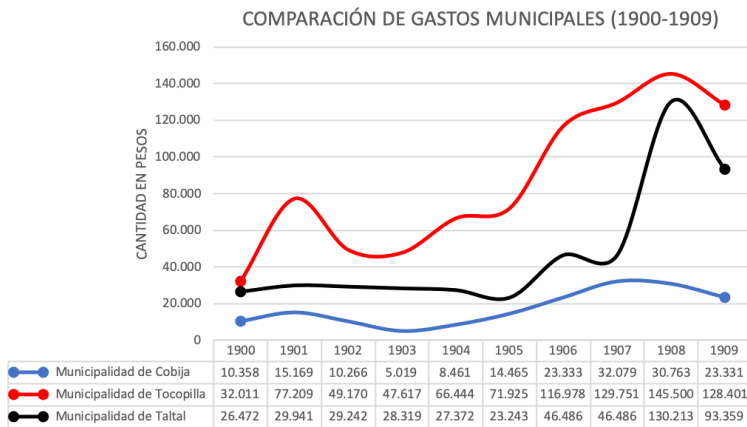
54 Carta N°81. Al Sr. Ministro del Interior, 22 de junio de 1901, AGT.

55 Carta N°81. Al Sr. Ministro del Interior, 22 de junio de 1901, AGT.

medianos de la costa de Atacama, tales como Cobija, Taltal y Tocopilla entre 1900 y 1909. Estos dos últimos evidencian un claro repunte y asimetría con la realidad de Cobija.

Los datos sobre la discriminación no son azarosos ni aislados, ya que, si bien el puerto cobijeño siguió vigente, surgieron imágenes de desprecio hacia personas enraizadas con Cobija.

**Figura 4:** Gastos municipales comparativo de tres puertos de Atacama, Cobija, Tocopilla y Taltal entre 1900 y 1909.



Fuente: Oficina Central de Estadística, Anuario Estadístico de la República de Chile, 1909. Elaboración propia.

En 1899, un joven de 22 años de edad llamado Carlos del Canto, se acercó a la Junta Inscriptora de Calama para registrarse y ejercer su derecho a voto. Era hijo de padres chilenos y nacido en Cobija en 1877. Un regidor objetó su inscripción y dijo: «tú no eres chileno, porque has nacido en Cobija i no tienes derecho a la inscripción»<sup>56</sup>. Los colegas del regidor dijeron que la objeción estaba perfectamente fundada en la ley. Carlos del Canto les contestó que era chileno, que también había sido bautizado en La Serena y que había hecho el Servicio Militar en la guardia nacional de La

Serena. El periódico *El Comercio* de Calama comentó: «estas obvias razones habrían convenido a cualquiera que no tuviese la cabeza más dura que un cuesco de durazno, pero el rejidor Castillo, el más erudito en ciencia legal, declaró *ex catendra* que la lei electoral no estatúa nada al respecto». El diario comentaba que el regidor estaba burlando la Constitución Política del Estado que, en su Art. 5, indicaba que eran chilenos los nacidos en territorio de Chile y que también lo eran los hijos de padre o madre chilena nacidos en el extranjero.

<sup>56</sup> «Reparos a los procedimientos de la Junta Inscriptora». *El Comercio*, Calama, 20 de octubre de 1899.

Precisamente, la época de posguerra trajo aparejada un fuerte rasgo de exclusión y persecución hacia personas que eran acusados de «bolivianos», tal como ocurrió con la familia Latrille en Tocopilla, familia del fundador de la ciudad en 1843, quienes, por sus vínculos con Cobija,

fueron objetados en sus cargos políticos, especialmente con el caso de Luis H. Latrille quien fue elegido regidor el 23 de febrero de 1900<sup>57</sup>. El antibolivianismo era una consecuencia evidente de la campaña de *chilenización* de los territorios ocupados.

## GATICO: LA NUEVA CABECERA MUNICIPAL

EN EL AÑO 1902, el diputado Maximiliano Espinosa Pica expuso en el parlamento una problemática que estaba afectando al funcionamiento de la municipalidad de Cobija y a la creciente población del poblado de Gatico, centro minero que, de la mano de los hermanos Artola, que habían instalado un horno de fundición, estaba aglutinando a una importante cantidad de población, superando con creces a la demografía cobijeña. El diputado Espinosa Pica señalaba que Gatico bordeaba ya los 2000 habitantes con el cambio de siglo: «*los electores inscritos en los registros respectivos residen en su mayor parte en Gatico i tienen que ir a depositar su sufragio á Cobija, lugar que dista a 3 leguas*»<sup>58</sup>.

En el decir del diputado, ante la carencia de medios de locomoción, quedaban sin votar más de la tercera parte de los electores. De ese modo, se observa que una porción de la creciente población de Gatico era originaria de Cobija. En esas circunstancias, el diputado expresó que la mayor problemática estaba relacionada a que las rentas municipales que recaudaba Cobija eran gracias a las actividades comerciales y de minas de Gatico, por tales razones, era urgente el cambio de cabecera del municipio: «*Gatico era entonces*

*un mineral de escasa población i su comercio era mui reducido. Pero después ha aumentado la importancia de Gatico: se le habilitó como puerto menor, trasladándose abí todo el movimiento comercial, el tráfico marítimo i aun la población que existía en Cobija*»<sup>59</sup>.

El diputado Espinoza Pica apelaba a que, a saber del crecimiento de Gatico y la declinación de Cobija, todas las oficinas públicas continuaban en el puerto de Cobija, es decir, la propia Municipalidad, el Registro Civil, Correos y Telégrafos, etc. Dicha situación, según el parlamentario originaba serias perturbaciones: «*Hai allí (Gatico) intereses mineros mui importantes i una población numerosa dignos de ser considerados i yo espero que el Gobierno, tomando en consideración los antecedentes espuestos ha de dictar un decreto complementario*»<sup>60</sup>.

En definitiva, el diputado solicitó al Ministro del Interior del gobierno de Germán Riesco, ministro Ramón Barros Luco, quien estaba en la sala de sesiones, el traslado del municipio hacia Gatico. El ministro respondió que si aconsejaban hacer la traslación «*lo haré con gusto*»<sup>61</sup>. A los pocos días, una comisión de gobierno, encargada de estudiar la solicitud, estimó per-

57 Damir Galaz-Mandakovic y Eduardo Owen, *Hermanos Latrille. Impronta en el desierto* (Tocopilla: Ediciones Retruécanos, 2015): 173.

58 Cámara de Diputados, Sesión 16ª Ordinaria, 26 de junio de 1902: 352, Archivo de la Biblioteca del Congreso Nacional de Chile (en adelante ABCN).

59 Cámara de Diputados, Sesión 2ª Ordinaria, 6 de junio de 1902: 38, ABCN.

60 Cámara de Diputados, Sesión 2ª Ordinaria, 6 de junio de 1902: 38, ABCN.

61 Cámara de Diputados, Sesión 2ª Ordinaria, 6 de junio de 1902: 39, ABCN.

fectamente fundada la petición, justificando que Gatico contaba con una población mucho más importante que Cobija, pero que, vista la cercanía de ambas, el traslado de la casa consistorial no remitiría problemas. Así, sólo sería el traslado de la cabecera, lo que no implicó el desmantelamiento del municipio de Cobija, acción que fue posible por una cuestión utilitaria en el marco de una escena minera que estaba dislocando la cartografía económica y demográfica, solamente a 10 kilómetros al norte del otrora puerto Lamar. Sin embargo, en el año 1903, disminuyeron los recursos para el alumbrado público y la extracción de las basuras, de todos modos: «*algunos seguían aferrados al lugar, negándose a aceptar que su destino entraba al ocaso o esperando tal vez un milagro de resurrección*»<sup>62</sup>.

Hacia 1905, Gatico industrializa sus faenas a través de la firma inglesa *Gibbs and Sons*, surgiendo un relevante centro productivo a través de una vanguardista inserción tecnológica que estimuló el aumento de la escala de producción de cobre blíster, conllevando un proceso de urbanización costera. En efecto, Gatico se constituyó en el primer centro minero en el desierto de Atacama en la producción de cobre blíster (pureza de 99,5%) a través de los procesos derivados de la

pirometalurgia, auxiliada por una vanguardista fundición con hornos reverberos, una planta de concentración gravitacional y luego, una planta de flotación<sup>63</sup>. La calle principal del poblado se llamó Avenida Artola, en homenaje a los mineros que, asentados en Cobija, dinamizaron desde el siglo XIX la minería cuprífera costera.

En 1906, se informaba sobre las gestiones de Exequiel González, Ernesto Hubber y otros, consistente en la construcción de un ferrocarril entre Cobija y Calama<sup>64</sup>. Pero que, «partiendo del puerto de Cobija empalme en la línea de Antofagasta á Oruro»<sup>65</sup>. Según *El Mercurio de Valparaíso*, «es un buen puerto, ya formado y con caserío, que puede y debe aprovecharse»<sup>66</sup>. Era un proyecto que despertaba la ilusión de los cobijeños, empero, nada pasaría.

Ante la escena de gravitación demográfica y productiva que estaba ejerciendo Gatico, en junio del año 1907, la Iglesia Santa María Magdalena de Cobija por decreto del Vicario Apostólico de Antofagasta, Luis Silva Lezaeta, también se trasladó a Gatico. Este fue un modo de seguir la migración de la población de Cobija: «por haberse trasladado sus habitantes á los pueblos y minerales vecinos»<sup>67</sup>.

62 Juan Collao, *Historia de Tocopilla* (Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda, 2001): 212.

63 Damir Galaz-Mandakovic, *Memorias de la ciudad de Gatico. Minería y sociedad (1832-1940)* (Antofagasta: Pampa Negra Ediciones, 2020); Damir Galaz-Mandakovic, «Gatico: capitalismo cuprífero, catástrofes y borradura de una ciudad (1832-1940)», en *Colecciones Digitales* (Santiago: Subdirección de Investigación DIBAM, 2017): 1-23.

64 «Ferrocarril de Cobija a Calama», *El Industrial*, Antofagasta, 19 de mayo de 1906.

65 *El Diario*, La Paz, 13 de julio de 1906: 2.

66 «El mejoramiento de los puertos del norte», *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 9 de febrero de 1913: 1.

67 *Copia de Oficio N°35 de Vicariato Apostólico, de 28 de junio de 1907, al Sr. Gobernador*. Firma: L. Silva Lezaeta, AGT.

## DE MANHATTAN A COBIJA: UN PROYECTO DE REVITALIZACIÓN Y LA RESISTENCIA POPULAR DE TOCOPILLA

ANTE EL APOGEO del mineral de Gatico junto a su poderosa fundición, la escena de Cobija iba en desmejora y su estertor se iba densificando. Para la ilusión de los cobijeños, surgió un proyecto minero ideado en Manhattan que significaría una transformación no exclusivamente de Cobija, sino que del desierto de Atacama en general, particularmente con la implementación de una de las minas de cobre más grande del orbe, Chuquicamata, iniciativa que la familia Guggenheim comenzó a forjar en 1912 a través de la creación de la empresa *The Chile Exploration Company*. Antes de operacionalizar la mina e instalar una fundición de electrorrefinación, era necesaria la instalación de una termoelectrica con una potencia acorde a la ambición y escala del proyecto. Si Chuquicamata sería la mina de cobre más grande del mundo, la termoelectrica debía tener la misma cualidad.

Fue entonces que los Guggenheim y su representación en el desierto, Duncan Fox, eligieron al puerto de Cobija para instalar su *Power Plant*. Naturalmente, toda esta escena de desarme era propicia para los Guggenheim, por sobre todo, las particularidades topográficas, una península con batimetría óptima y con buen resguardo ante los vientos del Pacífico. Además, los Guggenheim tenían presente una reciente experiencia revolucionaria vivida en México desde 1910, país donde dicha familia minera había invertido una cuarta parte de su fortuna, específicamente en Monterrey y también en Aguascalientes<sup>68</sup>. El proceso revolucionario de 1910 significó profundas pérdidas y un descontrol de las inversiones y posesiones territoriales. Fue así que, dicha experiencia convenció a la familia a que en los próxi-

mos proyectos lo mejor era apartarse de las urbes consolidadas y así crear sus propios *Company town*<sup>69</sup>. En ese sentido, la organización obrera de Tocopilla, consolidada por Luis Emilio Recabarren desde 1902 a través de la creación de la Sociedad Mancomunal de Obreros, era un antecedente que despertaba temor ante los potenciales conflictos entre obreros y empresa.

Desde el año 1911 Duncan Fox, que había iniciado la compra de algunas pertenencias mineras en Chuquicamata, difundía la idea de construir un ferrocarril desde Chuquicamata hasta Cobija: «*es muy probable que la compañía americana construya un ferrocarril entre Cobija i Calama para el transporte de sus materiales*»<sup>70</sup>, se comentó en el boletín de SONAMI.

Ante la elección de Cobija para instalar la termoelectrica, *The Chile Exploration Company* estableció un acuerdo con Siemens Schuckert-Werke, a quienes «ha encargado la maquinaria para un transporte de fuerza eléctrica para una tensión de 100.000 voltios, importando este pedido 15.000.000 francos»<sup>71</sup>. Una tensión eléctrica inédita a la sazón en toda la costa sudamericana. De esa manera, Cobija adquiriría una crucial participación económica y logística para el gran proyecto minero de los Guggenheim.

Las noticias sobre la elección de Cobija por parte de los estadounidenses, provocó una rápida e importante resistencia en la población de Tocopilla (ubicada a 60 kilómetros al norte), ciudad donde se organizó en abril de 1913 el Comité Pro-Defensa de Tocopilla. El objetivo central del grupo era que la termoelectrica se instalara en

68 Gerardo Martínez, *Orígenes y desarrollo de Chuquicamata bajo la Chile Exploration Company* (Santiago: Ediciones Revista Universitaria, 1993).

69 Colin MacLachlan y William H. Beezley, *México's Crucial Century, 1810-1910. An Introduction* (United States: University of Nebraska Press, 2010).

70 Sociedad Nacional de Minería, *Boletín*, serie 4<sup>a</sup>, n.º 172 (Santiago de Chile: 1911): 341.

71 *Madrid Científico*, n.º 798 (Madrid: 1914): 22.



Tocopilla y por ningún motivo en Cobija. Dicho comité estaba dirigido por el médico Víctor Alzérreca y el director del diario *La Correspondencia*, Manuel Rojas<sup>72</sup>. Al poco tiempo, se sumó el diputado Lindorfo Alarcón, miembro del Partido Demócrata, más el alcalde de Tocopilla, Próspero Borjes; igualmente, algunos empresarios y dirigentes tales como Juan Mandaković Pušić, Pablo Stambuck, Gregorio Trincado, Francisco Rerecic y Carlos Martina, quienes contaron con un voluminoso apoyo popular. En la reunión de constitución de este comité (10 de abril de 1913), los ciudadanos convocados se expresaron «francamente contrarios a que se concediera a la *The Chile Exploration* la apertura de Cobija»<sup>73</sup>.

En el análisis de los contenidos de los reclamos, podemos ver que tenían dos ejes semánticos, uno económico y otro remitido al nacionalismo, aunque este último era contradictorio. El primer tipo de argumento indicaba que, en caso de aprobarse la instalación de la usina eléctrica en Cobija, Tocopilla quedaría marginada de la nueva dinámica económica que inauguraría Chuquicamata. La termoeléctrica en Cobija generaría un desdoblamiento de Tocopilla por efecto de la demanda laboral y por los diversos servicios y comercios que se requerirían, «esta Comisión interpondrá sus influjos a fin de evitar que nuestro comercio se vea arruinado con las concesiones ferroviarias de Cobija y Calama»<sup>74</sup>. Por otra parte, el rechazo a Cobija era en el marco del nacionalismo

chileno. Un documento hallado en los archivos evidencia, claramente, la subjetivación de la postura de los tocopillanos: «¿Cómo es posible Sr. Gobernador que un puerto de raíz boliviana tenga más privilegio que Tocopilla? No podemos permitir dicho renacimiento gracias a un proyecto foráneo, teniendo presente que sólo hace treinta y cuatro años este territorio es chileno...»<sup>75</sup>.

Estos tipos de reclamos, con una arista nacionalista, antiboliviana, a la vez evidenciaban una filoxenia por los estadounidenses, estaban inscritos en lo acontecido en Tocopilla en 1912, año en que se desató una epidemia de fiebre amarilla que estimuló migraciones y una crisis económica<sup>76</sup>. En ese sentido, se temía que la población de Tocopilla emigrara hacia Cobija para trabajar en la termoeléctrica y en el ferrocarril que se estaba proyectando. Entonces, el comité se oponía a dicho proyecto ferroviario porque, esas concesiones significarían, supuestamente «un peligro internacional y la ruina del puerto de Tocopilla»<sup>77</sup>. Una carta del comité a la gobernación señalaba: «...posible línea férrea a Chuquicamata que significaría la ruina para Tocopilla»<sup>78</sup>. Al mismo tiempo, «Cobija (...) pasaría a ser una especie de feudo, donde los extranjeros serían absolutos y privilegiados, pudiendo operar libremente sin contrapeso a sus intereses»<sup>79</sup>. Una vez que Cobija fuese rebautizada, se temía que concurrese una reivindicación territorial por parte de los bolivianos<sup>80</sup>.

72 Juan Collao, *Historia de Tocopilla* (Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda, 2001): 256.

73 Ídem, 256.

74 Ídem, 256.

75 *Carta s/n del Comité Pro Defensa de Tocopilla. Al Sr. Gobernador*, 19 de mayo de 1913, AGT.

76 Damir Galaz-Mandakovic, *Movimientos, tensiones y luces. Historias tocopillanas* (Tocopilla: Ediciones Bahía Algodonales, 2019).

77 Juan Collao, *Historia de Tocopilla* (Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda, 2001): 256.

78 *Carta N° 4 del Comité Pro Defensa de Tocopilla. Al Sr. Gobernador*, 15 de abril 1913, AGT.

79 Juan Collao, *Historia de Tocopilla* (Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda, 2001): 257.

80 En 1908, en honor a este puerto arrebatado en una guerra, el Estado de Bolivia, a través del Ministerio de Colonización y Agricultura, nombró como Cobija a una localidad en el Departamento de Pando, la cual se llamaba Puerto Bahía, en la frontera con Brasil, famosa zona que vivió la fiebre del caucho. La ciudad de Cobija es conocida como la *Perla del Acre*.

Este agenciamiento comunitario se situaba en cierta ambigüedad, porque se evidenciaba una discursividad crítica respecto a la posibilidad de la existencia de un «feudo gringo», pero a la vez se deseaba que los estadounidenses desarrollaran su proyecto minero en Tocopilla. El telón de fondo era el antibolivianismo y evitar el repoblamiento de Cobija, resultado propio de la *chilenización* del territorio anexado. En una carta enviada a la gobernación departamental de Tocopilla, el Comité Pro Defensa de Tocopilla<sup>81</sup> solicitó autorización para una reunión pública en la plaza principal de la ciudad indicando que «el comicio no sería contra los norteamericanos, ni de sus grandes industrias que venían a dar impulso a la nación (...)»<sup>82</sup>. De ese modo, se patentizaba una *identidad nacional* que, en el decir de Silva, sería «una conciencia que hace comprenderse como una colectividad, dando contenido y orientaciones a una voluntad o incluso situación política (...) se hace real a través de su influencia»<sup>83</sup>.

A saber de las diversas asambleas y críticas públicas, los trabajos de los estadounidenses no se detuvieron en Cobija, al menos así lo informaba el Subdelegado de Cobija, quien indicó telegráficamente que los ingenieros norteamericanos estaban realizando en la península del ex puerto boliviano algunos estudios preliminares para la apertura de pozos, también para reconocer la formación de terrenos propicios para instalar la termoeléctrica<sup>84</sup>.

*El Mercurio de Valparaíso* tituló el mismo día: «Gran empresa norteamericana. Temores de absorción». Agregando: «han pedido al gobierno la concesión del puerto de Cobija. Además, gestiona la adquisición de la vieja población del puerto con el propósito de instalar en ella a sus trabajadores exclusivamente»<sup>85</sup>. El mismo diario indicó el 9 de julio de 1913 que la comisión de vecinos había viajado a Santiago para «hacer presente al gobierno la inconveniencia de que la empresa (...) habilite la caleta». En ese sentido, los ministros de Industria y Hacienda prometieron «ocuparse con todo interés de este asunto y satisfacer en lo posible los deseos de los vecinos»<sup>86</sup>.

El 12 de julio, el diputado Lindorfo Alarcón daba cuenta en el parlamento sobre la reunión que sostuvo la comisión de vecinos con el Ministro de Hacienda para que se negara la petición de la empresa estadounidense, consistente en 200 hectáreas. El diputado temía que:

«Tras esta sencilla concesión de terrenos en la caleta abandonada de Cobija, se disfraza el propósito de construir un muelle luego, después, un ferrocarril, hasta establecer allí un verdadero puerto, i con ello comprende la Honorable Cámara, que se crearía en Tocopilla puerto situado a treinta millas de distancia una situación desfavorable (...) siendo una competencia ruinosa»<sup>87</sup>.

81 La comisión encargada de organizar la asamblea quedó integrada por Juan Zavala, Arturo Morello, Gregorio Trincado, Rafael Sagua, Juan Rivera, Antonio Budinich y los representantes de la prensa local, quienes gestionarían la difusión del movimiento en los principales diarios de Antofagasta, Santiago y Valparaíso. *Carta N.º 4 del Comité Pro Defensa de Tocopilla*, 15 de abril 1913, AGT.

82 *Carta N.º 4 del Comité Pro Defensa de Tocopilla*, 15 de abril 1913, AGT.

83 Bárbara Silva, *Identidad y Nación entre dos siglos* (Chile: LOM Ediciones, 2008): 197.

84 *Carta para la autorización de comicio*, Comité Pro Defensa de Tocopilla, 28 de junio 1913, AGT.

85 «Gran empresa norteamericana. Temores de absorción». *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 28 de junio de 1913, p.11.

86 «La caleta de Cobija». *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 9 de julio de 1913: 7.

87 Cámara de Diputados, *Sesión 28ª Ordinaria*, 12 de julio de 1913: 621, ABCN.

Algunos columnistas de *El Mercurio de Valparaíso* criticaban estas acciones, especialmente uno llamado P. Lyon, quien afirmó que estas polémicas eran «niñerías», señalando que era necesario habitar el puerto por contar con buena rada y que era necesario construir un ramal hasta Calama: «los yanquis de Chuquicamata desde su llegada comprendieron la importancia de Cobija (...) y ahora van directamente a apoderarse del puerto para tener un pie en la costa». En su postura «pro yanqui», Lyon apostillaba que «carecería de sentido práctico quien se opusiera al avance en nuestro suelo del capital yanqui». Igualmente, argumentaba que otros capitales ya tenían presencia en Chile: «no nos escandalicemos por niñerías ni ofendamos a la justicia distributiva del Estado, y en vez de poner obstáculos a las extranjeras (...) tenemos costa para todos»<sup>88</sup>.

En el mismo diario, pero al día siguiente, la comisión de vecinos de Tocopilla indicó que este proyecto «significará la ruina de Tocopilla (...) no se ve el objeto que persigue la compañía al instalarse en un terreno que no posee el menor servicio», lo que para la comisión era evidente que los estadounidenses adquirirían «un poder absolutamente incontrarrestable»<sup>89</sup>.

El 16 de julio de 1913, el mismo diputado Alarcón comentó en el parlamento: «he recibido telegrama en que se dice: primero, que esta compañía está ejecutando trabajos preliminares i de importante en la bahía de Cobija, sin tener concesión alguna por parte del gobierno». El diputado agregó que los estadounidenses esta-

ban realizando el trazado para la construcción del ferrocarril. El diputado denunciaba estas acciones aduciendo que no contaban con ninguna autorización de los ministros, «porque si esta compañía procede en esa forma, va afectar directamente los intereses jenerales del puerto de Tocopilla»<sup>90</sup>, puerto que, según Lindorfo Alarcón, «ha sufrido a más del abandono en que se le tiene, todas las calamidades en los últimos tiempos (...) no eche al olvido la necesidad de dotar de agua potable i alcantarillado»<sup>91</sup>.

Según una entrevista realizada al ingeniero Fritz Mella a través de *El Mercurio de Valparaíso*, el proyecto en Cobija iba a dinamizar toda una economía regional, una diferencia comparativa sustancial a lo que ofrecía Tocopilla, donde había un trayecto ferroviario con muchas sinuosidades, además había una mayor lejanía con la mina de cobre. Conjuntamente, permitiría el porteo de la producción salitrera de la Oficina Los Dones, asimismo el proyecto de Cobija estaba estimulando algunos cateos por parte de ingenieros estadounidenses en la zona de Chacance<sup>92</sup>. El ingeniero Mella dijo en el citado diario que confiaba en los poderes públicos de Chile y que «nuestra empresa trae mucho progreso para el país y que nos darán las facilidades para empezar en la costa nuestras obras, *time is money*»<sup>93</sup>.

*El Mercurio de Valparaíso* comentó: «Un ferrocarril americano de Cobija a la frontera boliviana puede ser simplemente un eslabón de la cadena ferroviaria de Speyer, un competidor de los puertos fiscales de Mejillones y Antofagasta»<sup>94</sup>.

88 «Los yanquis en Cobija». *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 12 de julio de 1913; 3.

89 «Concesiones en Cobija». *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 13 de julio de 1913; 3.

90 Cámara de Diputados, *Sesión 31ª Ordinaria*, 16 de julio de 1913; 702-703, ABCN.

91 Cámara de Diputados, *Sesión 68ª Ordinaria*, 28 de agosto de 1913; 1789, ABCN.

92 «Con un yanqui». *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 4 de agosto de 1913.

93 «Con un yanqui». *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 4 de agosto de 1913.

94 «La Concesión de Cobija». *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 26 de agosto de 1913; 6.

Frente a todo el avance de la empresa *The Chile Exploration Company*, los vecinos de Tocopilla enviaron una nota de protesta al Ministro de Hacienda, ya que los estadounidenses en septiembre de 1913 tenían una importante cantidad de materiales desembarcados, «para construcciones, bases para la instalación del estanque de petróleo y maquinarias (...) pues toman de hecho posesión de ese abandonado puerto sin respetar los derechos de los particulares ni del fisco (...) Rogamos a usted se digne patrocinarnos ante las autoridades supremas para conseguir (que) no se habilite el puerto de Cobija»<sup>95</sup>.

Todos estos proyectos de reactivación del puerto a través de una termoelectrica encontraron apoyo en la población local del puerto otrora boliviano, al menos así lo hizo saber un poeta popular en el diario *La Época* de Arica en septiembre de 1913, quien envió un poema llamado «Cobija renace», firmado por «Un cobijeño»:

«Quisiera ser hijo de yanqui, andar en aeroplano para ir á dar las gracias al pueblo tocopillano. Tomado militarmente ha sido el puerto de Cobija, por eso ya se divisa de que le venga la suerte.

El año setenta y siete ha sufrido un gran desastre, ya es tiempo de que se aparte la mala suerte de aquí, para con gusto decir quisiera ser hijo del yanqui.

Palpitan los corazones de los pobres cobijeños, como quien sueña un sueño durmiendo en buenos colchones. Ya es cierto el sueño, señores, que los norteamericanos hoy día nos dan la mano, el trabajo va de prisa y tal vez se verá en Cobija andar en aeroplano.

Qué vivan los gatiqueños, hermanos y compatriotas, hoy día todos aprontan la unión con los cobijeños.

Unirse como chilenos, ya la suerte nos abraza no hay que pensar en venganza en 'El Gatico'<sup>96</sup> diremos que hasta Tocopilla iremos para ir á dar las gracias.

Al cabo, pobre Cobija, la suerte te ha llegado; los que la contra de han dado á ti se vendrán de prisa.

A nosotros no dá risa al ver que nuestros hermanos, cual, si no fueran cristianos, hundidos nos quieren ver nosotros deseamos bien al pueblo tocopillano»<sup>97</sup>.

El citado poeta popular de Cobija, deposita en los estadounidenses la esperanza de un renacimiento: derechamente pide ser «*bijo del yanqui*» por ser unos señores «que les brinda la mano» ante las sucesivas desgracias del poblado. De igual forma, el poeta deja en claro el sabotaje que estaban realizando los vecinos de Tocopilla. Aun así, les deseaba «*el bien al pueblo tocopillano*».

Definitivamente, ante la presión de los ciudadanos, particularmente ante las gestiones de los parlamentarios, más las autoridades locales y provinciales, en el Palacio de la Moneda revirtieron la decisión de cederles el puerto de Cobija a los estadounidenses. Por tal razón, la termoelectrica tuvo que ser instalada en Tocopilla, en la llamada Península de Algodonales.

El 25 de septiembre de 1913, los representantes de los Guggenheim retiraron la solicitud para habilitar el puerto de Cobija y también se

<sup>95</sup> «Protesta de los vecinos de Tocopilla». *El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 1 de septiembre de 1913:7.

<sup>96</sup> Se refiere al semanario *El Gatico*, el cual circuló en el puerto y fundición del mismo nombre, dicho hebdomadario fue fundado en 1911.

<sup>97</sup> «De pié forzado. Cobija Renace». *La Época*, Arica, 10 de septiembre de 1913.

desechó la solicitud para la implementación de la línea férrea que uniría Chuquicamata con Cobija. Este último proyecto también fue rechazado por los antofagastinos quienes pedían usar el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) para trasladar el cobre chuquicamatino<sup>98</sup>.

Este proceso de reclamación tocopillana evidencia la idea que serían las agencias mineras extranjeras la verdadera posibilidad de desarrollo regional ante la ausencia productiva y económica del Estado, el cual después de la guerra del

Pacífico devino en una institución rentista. Así, se avanzó hacia la norteamericanización de las dinámicas regionales a través de la inversión y extractivismo. Por su parte, Tocopilla al recibir la usina eléctrica, consolidaría una polución ambiental estructural que significaría un aciago régimen químico de la vida, el puerto de Tocopilla devino en una zona de *sacrificio ambiental* durante todo el siglo xx e inicios del XXI<sup>99</sup>, periodo durante el cual se deseó trasladar la termoeléctrica hacia otro territorio para atenuar los impactos contaminantes. Deseo nunca cumplido (Figura 5).

Figura 5: Algunos titulares de la cobertura sobre el conflicto entre Tocopilla y Cobija por parte de El Mercurio de Valparaíso entre julio y septiembre de 1913.



Esquema: elaboración propia.

98 Juan Collao, *Historia de Tocopilla* (Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda, 2001): 258.

99 Damir Galaz-Mandakovic, «La necroeconomía de la generación de electricidad para la minería. El impacto comunitario del uso del petcoke en Tocopilla (Chile, 2000-2015)». *CUHSEO* 31/2 (Temuco, 2021): 212-249.

## LA CRISIS DE 1921: DESPOBLAMIENTO, FIN DEL MUNICIPIO E INICIOS DE LA RURALIDAD DE COBIJA

MIENTRAS TRANSCURRÍA el polémico proceso de Tocopilla contra Cobija, la producción de cobre en la zona de Cobija, y en especial en la fundición de Gatico, prácticamente se triplicó en menos de una década, pasando de 1.384 toneladas anuales en 1907, a 3.571 toneladas en 1916<sup>100</sup>. Hacia el año 1917, se produjeron en total 5.400 toneladas<sup>101</sup>.

Al poco tiempo la situación variaría significativamente por causa del descenso del precio del cobre por «*el alza excesiva del cambio internacional*»<sup>102</sup>. En el caso del principal centro minero en la zona de Gatico, surgieron modificaciones corporativas, incluyendo la incorporación de nuevos accionistas<sup>103</sup>. En 1920 los precios del mineral comenzaron a descender estrepitosamente, cayendo en términos nominales por debajo de los 10 centavos de dólar por libra. La fundición de Gatico y el yacimiento más grande, la mina Toldo, se vieron forzadas a interrumpir su operación el 28 de abril de 1921. En el año 1922 se realizaron algunos esfuerzos para a echar a correr de nuevo la fundición, pero surgió otro gran problema: aumentó el precio del carbón. El diputado Abraham Gatica comentaba en el Congreso que el precio del carbón antes de la guerra era de \$50 pesos, para luego subir a \$400 pesos. Ante tales alzas del precio, varias compañías mineras optaron por usar carboncillo, un material desvalorizado. Ante el aumento de la demanda, el carboncillo subió tanto de precio como el carbón<sup>104</sup>.

Los altibajos de la minería eran espesos y los intentos de reactivar la explotación y venta de cobre se diluían. Esto llevó al despoblamiento de Gatico: numerosas migraciones familiares se dirigieron hacia el sur y también hacia Tocopilla. Otros centros mineros, tales como Hornos, Cañas, Michilla, Buey Muerto, Gualaguala, Panizos Blancos, Punta Grande, San Pedro, Sierra del Buey y Tames<sup>105</sup> comenzaron a quedar vacíos.

El proceso de despoblamiento en la costa minera de Cobija y Gatico, llevó a que la dictadura de Carlos Ibáñez del Campo (1927-1931), en el marco de la reestructuración administrativa, eliminara el municipio de Cobija y su cabecera en Gatico. En ese contexto, la zona de Cobija-Gatico, adquirió una condición rural que se condecía con el éxodo y por la irrelevancia económica y política que adquirió la zona en el marco de la crisis iniciada en 1921, que en los hechos significó la ausencia de ingresos para el fisco. Esta supresión fue posible gracias al Decreto Supremo N°8.583, firmado el 30 de diciembre de 1927<sup>106</sup>, brindando desde entonces la condición de Subdelegación Rural dependiente de Tocopilla, «a cargo del delegado rural don Carlos Illanes, quien se encargó de finiquitar lo referente a la antigua municipalidad de Cobija-Gatico»<sup>107</sup>. La municipalidad de Tocopilla adquirió las deudas del municipio de Cobija-Gatico, significando un «verdadero quebradero de cabeza»<sup>108</sup>. La crisis de 1929 profundizaría el despoblamiento hacia 1931.

100 Imperial Institute, *The mineral industry of the British Empire and foreign countries. Statistics, 1920-1922. Copper*. (London: Ed. H. M. Stationery, 1924): 143.

101 «Compañía de Minas de Cobre de Gatico. Actas de la reunión de accionistas». *La Nación*, Santiago, 10 de septiembre de 1917.

102 «Compañía de Minas de Cobre de Gatico. Actas de la reunión de accionistas». *La Nación*, Santiago, 10 de septiembre de 1917.

103 La empresa dejó de ser propiedad de Gibbs & Sons y se organizó como Minas de Gatico S.A., con acciones que se vendían y compraban en la Bolsa de Valparaíso. Damir Galaz-Mandakovic, *Memorias de la ciudad de Gatico. Minería y sociedad (1832-1940)*, (Antofagasta: Pampa Negra Ediciones, 2020).

104 Cámara de Diputados, *Sesión 23ª Extraordinaria*, 30 de octubre de 1922: 229, ABCN.

105 Las principales minas del conglomerado de Tames fueron Flor del Desierto, La Cruz, La Huanaca, La Aurora del Carmen, La Deseada y la mina Rosario.

106 Decreto Supremo N°8.582, Santiago, 30 de diciembre de 1927, ABCN.

107 Nancy Flores, Juan Rivera y Francisco Rivera, «Cobija-Gatico: Una Municipalidad que perteneció a dos países». *Revista Tercer Milenio* 11, (Antofagasta, 2006): 9-14.

108 «La deuda municipal proviene en máxima parte de la comuna de Gatico», *La Prensa*, Tocopilla, 23 de junio de 1928. En cifras, el municipio de Tocopilla en junio de 1928 tenía una deuda de \$ 40.718,44, de los cuales \$35.115,58, provenían del municipio de Gatico. Una forma de rebajar las deudas fue realizar el remate de todos los muebles y enseres pertenecientes a la Municipalidad de Gatico.

## LA COSTA COBIJEÑA COMO TERRITORIO DE CIRCULACIÓN Y DISPERSIÓN

**S**OBRE LA evolución demográfica de Cobija, es importante hacer una distinción entre la comuna de Cobija (territorio que agrupa varias localidades, tales como minas, caletas, salitreras, etc.) y la *localidad de Cobija* (otrora puerto Lamar). De ese modo, en una mirada general es evidente el significativo descenso poblacional de la localidad entre los años 1885 y 1920. Pero, las cifras de la comuna de Cobija van en ascenso, al menos es lo que reflejan los censos de 1907 y 1920. Así, gran parte de la población está dispersa en las minas cercanas al puerto siendo aquel muelle de Cobija un lugar de aglomeración en tanto acciones de envío de minerales, desembarque de diversas mercaderías y tecnologías, embarque y desembarque de pasajeros. Al mismo tiempo la localidad de Cobija es un lugar de alimentación (posadas y fondas) y, claramente, lugar de recreación (playas, tabernas y garitos). En los hechos, la gente se fue del puerto y se instaló en Gatico o en los pequeños campamentos mineros de la cordillera costera. Las relaciones entre Gatico y Cobija, fueron muy fluidas en todo tipo de actividades, incluso en la solución de conflictos y en las propias relaciones sociales<sup>109</sup>. En 1919, una de las familias más destacadas era la familia Acosta que tenían una «*mansión habitada*»<sup>110</sup>, lugar al cual arribaban los jóvenes provenientes de Gatico que, a través de excursiones organizadas por el cura del poblado, Salvador González Ferrúz, llegaban hasta aquella casa a degustar de «*carbonada de lapas, ensalada de caracoles y pescados*

*fritos*»<sup>111</sup>. Familia que además practicaba cierta soberanía alimentaria al contar con un gran huerto que producía «toda clase de frutas: la vid, el peral, el durazno, etc. y toda clase de plantas hortaliceras»<sup>112</sup>.

En la Figura 6, con base en variadas fuentes, podemos apreciar un aparente paradójico panorama demográfico en el marco de la distinción entre la localidad de Cobija y la comuna de Cobija, esta última como instancia de aglomeración administrativa de minas y caletas contiguas. Es patente la disminución de la localidad de Cobija entre 1902 y 1907, pero lo atribuimos al proceso de industrialización de Gatico en 1905 a través de la Compañía Minera Gatico con un capital de \$6.000.000, quienes implementaron una vanguardista fundición pirometalúrgica, proceso que generó una gravitación demográfica y estimuló un aumento de los flujos navieros<sup>113</sup>.

Incluso, según el censo de 1920, en términos de cifra comunal, el número es incluso mayor a la mejor época del Cobija bajo bandera boliviana (1825-1879). Sin embargo, debemos transparentar que hay al menos 4 poblados que pertenecen jurisdiccionalmente a la comuna que no están situados en la costa, hablamos de las salitreras Coya, Los Dones, H. Astorquiza y J.F. Vergara, oficinas salitreras que no embarcaban su producción por Cobija<sup>114</sup>. Aun así, descontando a la población de dichas salitreras, la cifra

109 Por citar un ejemplo, *El Mercurio de Valparaíso* tituló el 19 de octubre de 1908: «Bandolerismo en el norte», entregando los detalles: «varios malhechores habían realizando un asalto en Cobija: Los bandidos en número de diez y perfectamente armados se dejaron caer sobre un negocio de despacho y cocinería». Después de intercambio de disparos entre los cobijeños y los asaltantes, llegada a Gatico la noticia de estos hechos, «se puso en marcha a Cobija una caravana de veinte jinetes armados y poco después el vaporcito Gatico tripulado también por veinte personas (...) logró sorprender cerca a perseguir a los bandidos» (*El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso, 29 de octubre de 1908: 4).

110 Salvador González Ferrúz, *Norte bravo*, en Flores, Nancy, Juan Rivera y Francisco Rivera, *El ayer de Cobija y Gatico: presencia de la Iglesia Católica* (Antofagasta: Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte, 1920): 334.

111 Ídem, 334.

112 Ídem, 335.

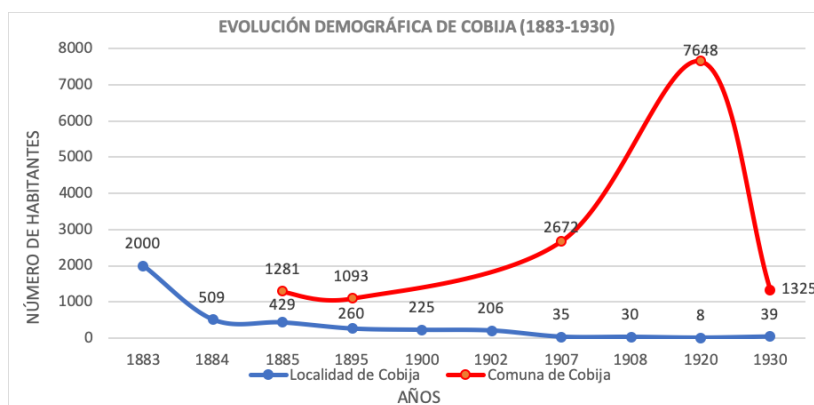
113 Galaz-Mandakovic, Damir, *Memorias de la ciudad de Gatico. Minería y sociedad (1832-1940)* (Antofagasta: Pampa Negra Ediciones, 2020).

114 José González Pizarro, al citar un *Oficio del Gobernador de Tocopilla, 4 de septiembre de 1925, al Intendente de Antofagasta*. (Archivo Nacional, Archivo de la Intendencia de Antofagasta, vol. 35), señala que dicho informe detalla la espinosa situación de la comuna de Cobija, que vivía exclusivamente de la mina Toldo, en la zona de Gatico, y que para que no pereciera por falta de rentas, «fue preciso dejar ubicada dentro de su territorio la salitrera Dones, considerablemente distante de Gatico, que no embarca por este puerto ni un solo saco de salitre» (*Oficio del gobernador...*, citado por: José González, «La provincia de Antofagasta. Creación y consolidación de un territorio nuevo en el Estado chileno: 1888-1933», en *Revista De Indias* 70/249 (España 2010): 372.

sobre 3000 habitantes en la costa cobijeña es significativa y similar a las estadísticas del mejor momento demográfico que se la ha atribuido a Cobija<sup>115</sup>. Hacia 1930, el censo indica que la desaparecida comuna de Cobija, desde entonces

figurando como localidad dentro del Distrito 5º de Gatico<sup>116</sup>, figura con 1.325 habitantes en total, por su parte, la localidad de Cobija es contenedora de 39 habitantes. Sin duda que el impacto demográfico de la crisis de 1921 marcaría un hito.

**Figura 6:** Evolución demográfica de Cobija (como localidad y como comuna).



Fuentes: para el año 1883: Pomar, 1887; para el año 1884: diario *El Industrial*, 8 de julio 1884. Para el año 1885: Censo de 1885. Para el año 1895: Censo de 1895. Para el año 1900: diario *El Industrial*, 5 de mayo de 1900. Para el año 1902: Collao, 2001. Para el año 1907: Censo de 1907. Para el año 1908: diario *El Mercurio de Valparaíso*, 19 de octubre de 1908. Para el año 1920: Censo de 1920; para el año 1930, Censo de 1930 (Distrito 5º Gatico). Elaboración propia.

De ese modo, podemos aseverar que la costa, antes de la crisis de 1921, fue un espacio de circulación, con una importante población flotante, con alto tráfico, numerosos *buscones* mineros, peones, contrabandistas y también grupos costeros de pescadores que, quizás no fueron registrados por dichas agencias estatales de la cuantificación demográfica. Incluso, bajo bandera boliviana, la zona, según W. Lofstrom, ya era difícil de censar con exactitud a una población

tan móvil como la de Cobija: «con sus comerciantes, mineros, arrieros, trabajadores mineros y demás personas de servicio»<sup>117</sup>.

En los hechos, mientras disminuye la población en la localidad de Cobija, aumenta la población en la comuna de Cobija, considerando que la población se distribuye en lugares aledaños, especialmente en minas contiguas al litoral (Tabla 3). En otras palabras, debemos entender que la costa,

<sup>115</sup> Fernando Cajías, *La Provincia de Atacama 1825-1842* (La Paz: Editorial Universo, 1975).

<sup>116</sup> Distrito integrado por el caserío de Algarrobo, Cobija, Copaca, el campamento de la Cuadrilla caminero más el campamento de Chungungo, junto a Gatico y los minerales de Huanillo y Toldo.

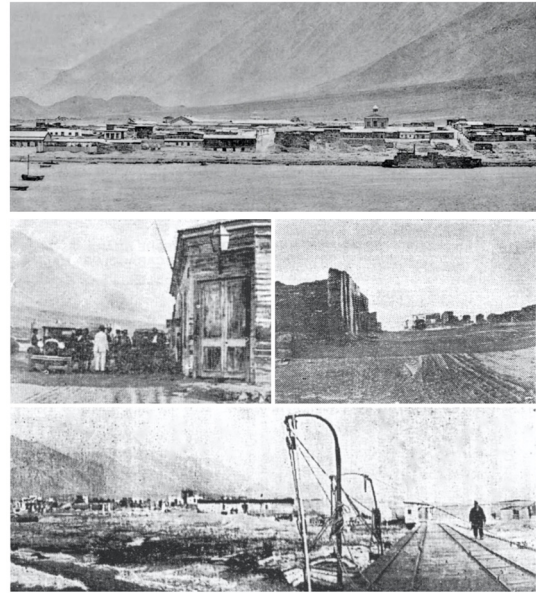
<sup>117</sup> Williams Lofstrom, *Cobija y el litoral boliviano vistos por ojos extranjeros 1825-1880*, (La Paz: Editorial Quipus, 1991): 99.



al igual que en el contexto del salitre, no fue un espacio fragmentado, fraccionado o clausurado, sino que es sociológicamente construido por la

circulación y el tránsito permanente y cotidiano de múltiples actores, surgiendo así una sociedad minera costera dinámica y activa (Figura 7).

**Figura 7:** Registros fotográficos de Cobija. La primera fotografía exhibe a la población en el año 1912, un año antes que la familia Guggenheim se fijara en aquel puerto para realizar su millonario proyecto logístico para la mina de cobre más grande del mundo. Se aprecia la iglesia reconstruida en 1878. Las fotografías inferiores fueron difundidas en 1930 por Isaac Arce, quien las tituló como «Ruinas del Puerto de Cobija en la actualidad». Es posible advertir en ellas a varias personas, vehículos (dichos modelos comenzaron a aparecer en Tocopilla desde 1915, una vez que se inauguró la termoeléctrica de The Chile Exploration Company), casas en buenas condiciones materiales. Además, se advierte un sistema de iluminación pública. En las otras fotografías, se visibiliza un muelle que evidencia cierta vigencia junto a unos rieles y sistemas de amarre. De igual modo, se visualiza la convivencia con las ruinas arquitectónicas dejadas por los terremotos y maremotos, en especial el del 9 de mayo de 1877.



Fuentes: Archivos del autor; I. Arce (1930).  
Esquema: elaboración propia.

**Tabla 3:** Comparación de cifras entre la localidad de Cobija y la comuna de Cobija con base en los censos de 1907 y 1920. Se identifica la dispersión de habitantes de la comuna de Cobija en las distintas minas, caseríos y salitreras.

CENSO	LOCALIDAD DE COBIJA (EX PUERTO LAMAR)	COMUNA DE COBIJA	DISPERSIÓN POBLACIONAL EN MINAS Y CASERÍOS COSTEROS QUE PERTENECEN A LA COMUNA DE COBIJA	
CENSO DE 1907	35 habs.	2.672 habs.	Bahía: 400 habs. Gatico: 1550 habs.	Michilla: 364 habs. Huanillo: 358habs.
CENSO DE 1920	8 habs.	7.648 habs.	Mina Argentina:32 habs. Mina California: 1 habs. Mina Carolina: 169 habs. Caserío Cobija: 8 habs. Mina Conchuela: 26 habs. Coya: 2038 habs. Mina La Cruz: 2 habs. Mina Deseada: 22 habs. Los Dones: 604 habs. Pueblo de Gatico: 1314 habs.	Caserío Huanillo: 6 habs. Mina Huanillo: 44 habs. H. Astorquiza: 909 habs. J.F. Vergara: 1012 habs. Caserío Midulle:12 habs. Mina Panizos: 23 habs. Mina Restauradora: 4 habs. Caserío Sabioncello: 45 habs. Mina San Juan: 4 habs. Mina Toldo: 842 habs. Diseminados: 31 habs.

Fuente: Censo de 1907 y 1920. Elaboración propia.

El escritor chileno Antonio Acevedo Hernández caminó por Cobija en los estertores del segundo quinquenio de la década de 1920, allí pudo indagar en lo que llamó «*la ciudad muerta*», aunque dijo que el territorio estaba poblado por una comunidad de pescadores, «varias otras personas sin calidad definida y dos ancianas señoras ya identificadas con el desierto»<sup>118</sup>, quienes tenían una posada para los mineros en la antigua calle del Beni. Acevedo comenta que, en aquel entonces, Cobija contaba con un gran muelle que se empleaba para el embarque de metales y que incluso era un lugar completamente rayado con inscripciones pasionales de los que circulaban por aquel atracadero. Señala que Cobija recibió la visita de un circo perteneciente a los hermanos Beltrán: «al golpe de fanfarria; a su llamado, los mineros salieron del fondo de la tierra, acudieron los pescadores, los hombres y las mujeres de

todo el girón»<sup>119</sup>. El cronista señala que «hacía mucho tiempo que la alegría no acariciaba con su fugacidad al pueblo que tiene muchas ganas de reír»<sup>120</sup>. Lamentablemente para los circenses, tuvieron que dejar a una hija muerta sepultada en el cementerio de Cobija. Un doloroso tributo «que se le puede exigir a un padre, aunque sea payaso»<sup>121</sup>.

Después de la crisis minera de 1921, la localidad de Cobija devino en un espacio de archivos materiales dispersos y por sobre todo con un cementerio profanado. Hacia 1952, un diario boliviano comentó: «Hoy solo pueblan el puerto de Lamar algunos buscadores de entierros que viven como nómadas, entre medio de las breñas o bajo aleros improvisados construidos con materiales ligeros, de sombras de tarros bencineros, papel y sacos»<sup>122</sup>.

## CONCLUSIONES

CON LOS ANTECEDENTES expuestos, hemos demostrado que el puerto de Cobija no desapareció completamente en el trienio de 1877-1879, tal como se ha señalado dilatadamente por la historiografía internacional y en el saber popular tanto en Chile como en Bolivia. La minería, las migraciones, los flujos de barcos y gestiones políticas siguieron dinamizando el puerto después de la guerra del Pacífico.

Aunque la península cobijeña se fue despojando porque su gente se fue al cercano Gatico desde los finales del siglo XIX, la expectación cobijeña se rebautizó gracias al proyecto de la

familia Guggenheim. No obstante, la resistencia tocopillana de 1913, en los hechos significó un duro golpe, consolidando un estertor sin retorno. Así, hemos identificado que la decadencia total se atestigua hacia la década de 1920. En la mitad de aquella década, Cobija ya era un lugar de nostalgias. El poeta Juan Gardaix dijo en 1924: «*Duerme Cobija, entre tus ruinas, duerme / El fallo irrevocable de tu suerte / Así, tan triste, solitaria, inerme / Sin más amparo que tu propia suerte*»<sup>123</sup>.

Podemos indicar que Cobija atestiguó una gestión chilena que intentó dar continuidad a la condición urbana que poseía. Pero hubo ac-

118 Antonio Acevedo, *Croquis chilenos (Crónicas y relatos)* (Santiago: Empresa Zig-Zag 1931): 99.

119 Ídem, 105.

120 Ídem, 105.

121 Ídem, 105.

122 «Esplendor y ruina de Cobija». *El Diario*, La Paz, 3 de febrero de 1952.

123 Juan Gardaix, «Invocación. Entre ruinas, a Cobija», *La Ilustración*, s/n (Antofagasta: 1924): 4

ciones que fueron en contraposición y buscaron dismantlarla junto a las propias lógicas espontáneas de dislocación territorial que generó la minería en Gatico, que tiene su proceso de cierre hacia 1921 por efecto de la gran crisis internacional que forjó el fin de la 1 Guerra Mundial. Cobija transitó, entonces, de una condición urbana a una condición rural, nunca desapareció del todo. En algunas voces bolivianas, se señala que, Cobija «ha sido convertida en Chile una ciudad fantasma, cruelmente abandonada para borrar todo su pasado de propiedad ajena, con una población de menos (...) de medio centenar de almas»<sup>124</sup>. Esto último por el claro imaginario de desprecio hacia lo que remitía a *lo boliviano* en las primeras décadas del siglo xx. De ese modo, en el marco de su memoria boliviana, sobrevino en un espacio despreciado y vilipendiado, siendo solamente los capitales estadounidenses lo que valorizaron sus particularidades topográficas con potencia de articulación a un proyecto de alcance global, como lo fue la industrialización de la mina de Chuquicamata. Pero el nacionalismo popular tocopillano, aunque contradictorio, junto a los propios intereses de supervivencia del puerto vecino, optó por protestar y sabotear la elección de los capitalistas mineros estadounidenses.

En 1952, en *El Diario*, de La Paz, un articulista señaló: «hoy este interesante puerto yace en ruinas y solo habitan, por temporadas, los mariscadores que recorren la costa, los contrabandistas que conocen las caletas y los buscadores de entierros», estos últimos buscando joyas, monedas de oro e infinidad de objetos. Dicha publicación

vuelve a hacer el énfasis en el cataclismo de 1877 como hito de cierre: «fecha en que desapareció para siempre el puerto de Cobija»<sup>125</sup>, aunque apenas dos líneas anteriores había señalado la existencia de población. En ese sentido, además de caleta, *Cobija vive sólo con sus muertos*: «De tarde en tarde alguien venido no se sabe de dónde, llega a ocupar un sitio en el cementerio que mira el mar y que es lo único vivo que queda en el puerto»<sup>126</sup>.

La condición de ruralidad de Cobija se consolidó al convertirse no sólo en una caleta de pescadores, sino que también, desde mediados del siglo xx, en un lugar de recreación<sup>127</sup>, de cabañas de veraneo de ciertos pobladores de la elite económica de Tocopilla, principalmente comerciantes y funcionarios.

Si bien el nacimiento de Cobija fue un *proyecto político*, tal como lo señala Javiera Letelier y Victoria Castro, que, de la mano con el surgimiento de Bolivia buscó la conexión ultramarina de este Estado con el capitalismo global<sup>128</sup>, en el final del siglo xix el Estado chileno intentó entregar las garantías de continuidad para que el puerto siguiera activo, pero fueron las agencias populares las que activaron migraciones hacia centros mineros cercanos y la agencia popular de Tocopilla se resistió a la revitalización de Cobija, aquellas fueron acciones preponderantes y determinantes, mucho más con los imaginarios producidos y/o derivados en la posguerra, en cuanto al desprecio por todo lo que recordara lo boliviano.

124 Jorge Ovando, *Cobija unida por siempre a Bolivia* (La Paz: Imprenta de la Universidad Mayor San Andrés, 1992): 152.

125 «Esplendor y ruina de Cobija». *El Diario*, La Paz, 3 de febrero de 1952.

126 Hernán San Martín, *Geografía humana de Chile* (Santiago: Empresa Editora Nacional Quimantú, 1972): 40.

127 Un ejemplo de Cobija como espacio recreativo lo brinda La Prensa de Tocopilla, «El domingo se llevó a efecto un gran paseo a la playa de Cobija, donde se tenían carpas apropiadas ex profeso para el caso, siendo ofrecido por la señora Amalia de Tapia a un grupo seleccionado de sus relaciones, con el objeto de presentar en sociedad a su sobrina Srta. Aida Muñoz Herrera. La fiesta estuvo animadísima, pues la anfitriona hizo derroche de atenciones. En la punta del muelle se Cobija se bailó animadísimamente al son de la victrola». En «Desde Gatico. Gran paseo a Cobija». *La Prensa*, Tocopilla, 9 de agosto de 1928.

128 Javier Letelier y Victoria Castro, «Imaginarios del Puerto Lamar desde 1825 a 1877». *Chungará Revista de Antropología Chilena* 51/1 (Arica: 2019): 155.

Tal como señaló en 1931 el escritor Antonio Acevedo después de visitar Cobija: «las crisis alejan a los hombres, y el desierto prosigue sin descanso su obra de reintegración»<sup>129</sup>. Así, el

desierto minero y portuario junto a la labilidad de su desarrollo extractivo, decayeron, pero sus costas siguen repoblándose, por sobre todo, con población en circulación hasta el tiempo presente.

## ARCHIVO

AGT: Archivo Gobernación de Tocopilla.

ABCN: Archivo Biblioteca Congreso Nacional de Chile.

de un modo de vida minero en las tierras altas y la costa de Atacama», en *Estudios Atacameños* 35 (San Pedro de Atacama): 97-118.

## FUENTES IMPRESAS

*Boletín de la Sociedad Nacional de Minería*, Santiago.

*El Comercio*, Calama

*El Diario*, La Paz.

*El Ferrocarril*, La Paz.

*El Industrial*, Antofagasta.

*El Mercurio de Valparaíso*, Valparaíso.

*La Época*, Arica.

*La Nación*, Santiago.

*Mercurio Peruano*, Lima.

Arce, Isaac. 1930. *Narraciones Históricas de Antofagasta*. Antofagasta: Imprenta Moderna.

Asta-Buruaga, Francisco. 1899. *Diccionario geográfico de la República de Chile. Segunda edición corregida y aumentada*. Santiago de Chile: Imprenta de F.A. Brockhaus.

Barragán, Rossana. 2003. «El Estado pactante. Gobierno y pueblos: la construcción del Estado en Bolivia y sus fronteras, 1825-1880». Tesis de doctorado, École des hautes études en sciences sociales, Paris.

Barragán, Rossana. 2000. «En las fronteras del dominio estatal: Espíritu legal y territorialidad en Bolivia, 1825-1880». En *Umbrales* 7 (La Paz): 78-140.

Bobiller, Eujenio. 1897. «La Compañía Huanchaca de Bolivia», *Anales del Instituto de Ingenieros* tomo XII (Valparaíso): 167-230.

Bonilla, Heraclio. 1978. «Notar en torno a la histórica económica y social de Bolivia (1821-1879)», en *Revista Histórica* 11/2 (Lima): 159-183.

## BIBLIOGRAFÍA

Acevedo, Antonio. 1931. *Croquis chilenos (Crónicas y relatos)*. Santiago: Empresa Zig-Zag.

Acuña, Víctor. 2019. «El impacto de los desastres: Una oportunidad para crecer o Desaparecer». En *REDER*, 3/2 (Santiago): 113-116.

Aldunate, Carlos, Victoria Castro y Varinia Varela. 2008. «San Bartolomé Cobija: Testimonios

129 Antonio Acevedo, *Croquis chilenos (Crónicas y relatos)* (Santiago: Empresa Zig-Zag 1931): 105.

Borie, César, Victoria Castro, Varinia Varela y Carlos Aldunate. 2016. «Cobija y sus vías de conexión con el interior de Atacama: desde la colonia hasta la guerra del salitre», en *Diálogo Andino* 49 (Arica): 209-223.

Boyd, Nelson. 1881. *Cbili: sketches of Cbili and the Chileans during the war 1879-1880*. London: Printed Woodfall And Kinder

Cajías, Fernando. 1975. *La Provincia de Atacama 1825-1842*. La Paz: Editorial Universo.

Castro, Victoria, Carlos Aldunate y Varinia Varela. 2012. «Paisajes culturales de Cobija, Costa de Antofagasta, Chile», en *Revista Chilena de Antropología* 26 (Santiago): 97-128.

Collao, Juan. 2001. *Historia de Tocopilla*. Tocopilla: Corporación Juan Collao Cerda.

Conti, Viviana. 2014. «El puerto de Lamar en el Pacífico sur. Vinculaciones con el interior del espacio surandino. Flujos y redes mercantiles, 1827-1850», en *Anuario de Estudios Bolivianos, Archivísticos y Bibliográficos* 19 (Bolivia): 395-426.

Conti, Viviana. 2018. «Comerciantes y redes desde el puerto boliviano de Cobija», en *Revista Del Instituto Riva-Agüero* 4/1 (Argentina): 241-282.

Colàs, Pol. 2021. «Bolivia recibirá el provecho siendo impulsado el solo puerto que posee». Cobija y el Litoral entre el poder local y la administración de José Ballivián (1841-47), en *Estudios Atacameños* 67 (San Pedro de Atacama): e3745.

Correa, Agustín. 1914. *Comentarios y concordancias de la ley de organización y atribuciones de las municipalidades de 22 de diciembre de 1891*. Santiago: Librería Tornero.

Corte de Apelaciones de Tacna. 1902. *Gaceta de los Tribunales, sentencias criminales*, 2499. Santiago de Chile: Imprenta El Debate.

Flores, Nancy, Juan Rivera y Francisco Rivera. 2006. «Cobija-Gatico: una Municipalidad que perteneció a dos países», en *Revista Tercer Milenio* 11 (Antofagasta): 9-14.

Flores, Nancy, Juan Rivera y Francisco Rivera. 2005. *El ayer de Cobija y Gatico: presencia de la Iglesia Católica*. Antofagasta: Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte.

Galaz-Mandakovic, Damir y Eduardo Owen. 2015. Hermanos Latrille. *Impronta en el desierto*. Tocopilla: Ediciones Retruécanos.

Galaz-Mandakovic, Damir. 2019. *Movimientos, tensiones y luces. Historias tocopillanas*. Tocopilla: Ediciones Bahía Algodonales.

Galaz-Mandakovic, Damir. 2020. *Memorias de la ciudad de Gatico. Minería y sociedad (1832-1940)*. Antofagasta: Pampa Negra Ediciones.

Galaz-Mandakovic, Damir. 2016. «Industrialización minera, urbanización e innovación en las relaciones sociales en el sudoeste del altiplano boliviano: el caso de la Compañía Huanchaca de Bolivia (1834-1930)», en *Estudios Atacameños* 52 (San Pedro de Atacama): 153-175.

- Galaz-Mandakovic, Damir. 2017. «Gatico: capitalismo cuprífero, catástrofes y borradura de una ciudad (1832-1940)», en *Colecciones Digitales*, Subdirección de Investigación DIBAM (Santiago de Chile): 1-23.
- Galaz-Mandakovic, Damir. 2021. «La necroeconomía de la generación de electricidad para la minería. El impacto comunitario del uso del petcoke en Tocopilla (Chile, 2000-2015)», en *CUHSO* 31/2 (Temuco): 212-249.
- García-Albarido, Francisco. 2013. «El puerto boliviano de Cobija: correlaciones entre cultura material y su ocupación durante la expansión capitalista en Atacama (1850-1877)», en *Vestigios Revista Latino-Americana De Arqueología Histórica*, 7/2 (Argentina): 44-71.
- Gardaix, Juan. 1924. «Invocación. Entre ruinas, a Cobija». En *La Ilustración*, octubre de 1924, s/n (Antofagasta): 4.
- Godoy, Milton, 2013. «Donde el cóndor de Los Andes apenas se posa tímido: el puerto de Cobija y el litoral de Atacama en el informe del coronel Quintín Quevedo, julio de 1867», en *Estudios Atacameños* 46 (San Pedro de Atacama): 127-144.
- González Ferrúz, Salvador. 1920. *Norte bravo*, en *El ayer de Cobija y Gatico: presencia de la Iglesia Católica*, Nancy Flores, Juan Rivera y Francisco Rivera, Antofagasta: Ediciones Universitarias Universidad Católica del Norte: 285-390.
- González, José Antonio. 2010. «La provincia de Antofagasta. Creación y consolidación de un territorio nuevo en el Estado chileno: 1888-1933», en *Revista de Indias* 70/249 (España): 345-380.
- Imperial Institute. 1924. *The mineral industry of the British Empire and foreign countries. Statistics, 1920-1922. Copper*. London: Ed. H.M. Stationery.
- Jemio, Kathya. 2018. «Los bolivianos que un día gobernaron el mar», en *Teuken Bidikay, Revista Latinoamericana de Investigación en Organizaciones, Ambiente y Sociedad* 9/13 (Colombia): 37-43.
- Jemio, Kathya. 2015. «Elementos de la cultura material en la narración de la historia de Cobija, Puerto Lamar (1825-1879)», en *Revista Politécnica*, 8/15 (Colombia): 97-110.
- Letelier, Javiera y Victoria Castro. 2017. «Changos en el Puerto de Cobija. Transformaciones sociales durante el siglo XIX», en *Revista Española de Antropología Americana* 47 (Madrid): 127-142.
- Letelier, Javiera y Victoria Castro. 2019. «Imaginario del Puerto Lamar desde 1825 a 1877», en *Chungará Revista de Antropología Chilena* 51/1 (Arica): 155-166.
- Lofstrom, Williams. 1991. *Cobija y el litoral boliviano vistos por ojos extranjeros 1825-1880*, La Paz: Editorial Quipus.
- López, Clara. 2016. *La ruta de la plata: de Potosí al Pacífico. Caminos, comercio y caravanas en los siglos XVI y XIX*. La Paz: Plural.

- MacLachlan, Colin y William H. Beezley. 2010. *Mexico's Crucial Century, 1810-1910. An Introduction*. United States: University of Nebraska Press.
- Madrid Científico. 1914. *Revista ilustrada de ciencias, ingeniería, electricidad, artes, industrias, automovilismo, curiosidades*. Madrid: Imprenta Alemana.
- Martínez, Gerardo. 1993. *Orígenes y desarrollo de Chuquicamata bajo la Chile Exploration Company*. Santiago: Ediciones Revista Universitaria.
- Ministerio de Marina. 1884. *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional*. Santiago de Chile: Imprenta Gutenberg.
- Ministerio de Marina. 1895. *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional*. Santiago de Chile: Imprenta Gutenberg.
- Ministerio de Marina. 1896. *Memoria del Ministerio de Marina presentada al Congreso Nacional*. Santiago de Chile: Imprenta de El Correo.
- Muñoz, Santiago. 1894. *Geografía descriptiva de las provincias de Atacama i Antofagasta*. Santiago de Chile: Imprenta Gutenberg.
- Ovando, Jorge. 1992. *Cobija unida por siempre a Bolivia*. Bolivia: Imprenta de la Universidad Mayor San Andrés.
- Pomar, Luis. 1887. *Exploración hidrográfica del litoral de Antofagasta*. Santiago: Imprenta Nacional.
- Querejazu, Roberto. 1979. *Guano, salitre, sangre: historia de la Guerra del Pacífico*. La Paz: Editorial Los Amigos del Libro.
- Recabarren, Floreal. 2002. *Episodios de la vida regional Antofagasta*: Ediciones Universitarias, Universidad Católica del Norte.
- San Martín, Hernán. 1972. *Geografía humana de Chile*. Santiago: Empresa Editora Nacional Quimantú.
- Schwartz, Sharron. 2017. «Redes de migración y la transnacionalización del capital social: la migración de Cornualles hacia el litoral del Pacífico», en *Revista de Historia Social y de las Mentalidades*, 21/1 (Santiago): 63-108.
- Silva, Bárbara. 2008. *Identidad y nación entre dos siglos*. Santiago de Chile: LOM Ediciones
- Vargas, Stephanie. 2018. *El encierro del espacio nacional boliviano visto desde Mejillones de 1842 a 1866*. Tesis para optar al grado de Magíster en Historia, Universidad Andina Simón Bolívar, Ecuador.
- Vargas, Stephanie. 2019. «Desde afuera. Las dinámicas fronterizas de la provincia de Atacama y la construcción del territorio nacional (1840-1866)», en *Revista Ciencia y Cultura* 23/42 (La Paz): 99-119.