

VESTÍGIOS – Revista Latino-Americana de Arqueología Histórica

Volume 7 | Número 2 | Julho – Dezembro 2013

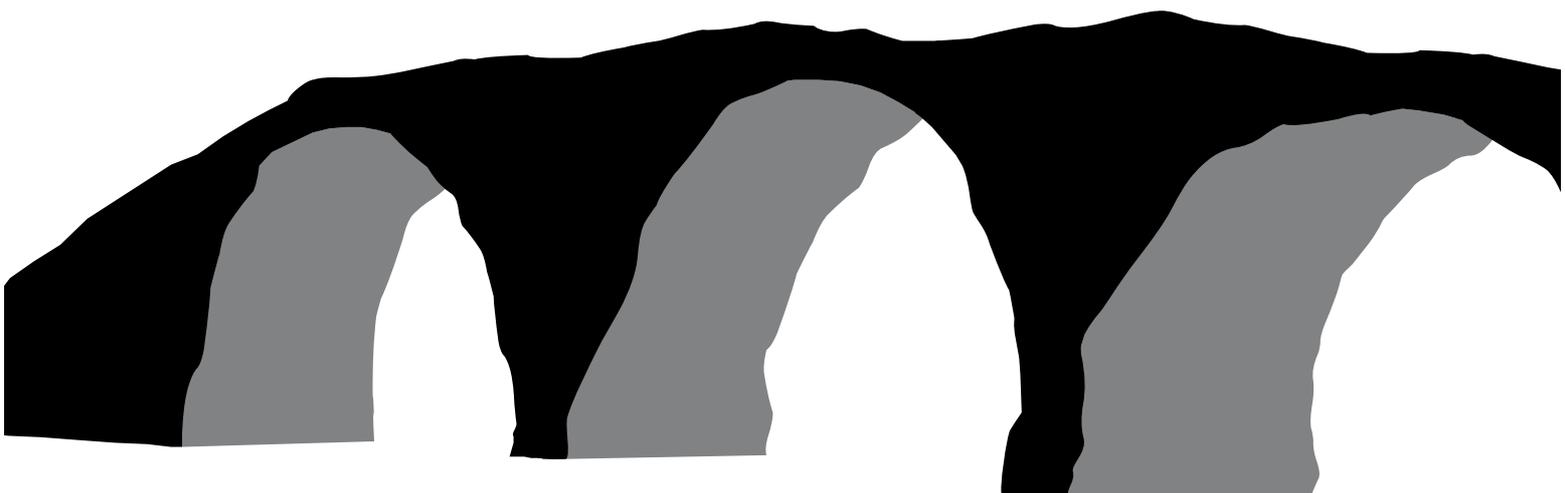
ISSN 1981-5875

ISSN (online) 2316-9699

**EL PUERTO BOLIVIANO DE COBIJA:  
CORRELACIONES ENTRE CULTURA MATERIAL  
Y SU OCUPACIÓN DURANTE LA EXPANSIÓN  
CAPITALISTA EN ATACAMA (1850-1877).**

**THE BOLIVIAN PORT OF COBIJA:  
CORRELATIONS BETWEEN MATERIAL CULTURE  
AND ITS OCCUPATION DURING ATACAMA  
CAPITALIST EXPANSION (1850-1877).**

Francisco García-Albarido





**EL PUERTO BOLIVIANO DE COBIJA:  
CORRELACIONES ENTRE CULTURA MATERIAL  
Y SU OCUPACIÓN DURANTE LA EXPANSIÓN  
CAPITALISTA EN ATACAMA (1850-1877).**

**THE BOLIVIAN PORT OF COBIJA:  
CORRELATIONS BETWEEN MATERIAL CULTURE  
AND ITS OCCUPATION DURING ATACAMA  
CAPITALIST EXPANSION (1850-1877).**

Francisco García-Albarido<sup>1</sup>

---

RESUMO

Neste trabalho discutimos o contexto histórico da “era do capital”, no qual boa parte das riquezas minerais do Atacama foram solidamente incorporadas ao sistema econômico capitalista, impulsionado pela Inglaterra a nível internacional. São apresentadas evidências materiais específicas do processo de incorporação mencionado, considerando, para isso, o caso do porto de Cobija, posto comercial refundado pela Bolívia na costa do Pacífico do Atacama durante o século XIX. O correlato arqueológico do contexto histórico mencionado é discutido em função de outros casos conhecidos na costa meridional do Pacífico Sul-americano e considerando que os objetos foram ativamente utilizados para concretizar novas relações sociais ao exportar, tanto novos produtos, como também costumes e ideologias.

**Palavras chave:** Atacama, Cobija, capitalismo, mercadorias, *black glass*, *transfer print*, século XIX.

RESUMEN

En este trabajo discutimos el contexto histórico de la “era del capital”, en el cuál buena parte de las riquezas mineras de Atacama fueron sólidamente incorporadas en el sistema económico capitalista, impulsado a nivel mundial por

---

<sup>1</sup> Arqueólogo (Universidad de Chile), [info@arqueologiachile.cl](mailto:info@arqueologiachile.cl)

Inglaterra. Se presentan evidencias materiales específicas del mencionado proceso de incorporación, considerando para esto el caso del puerto de Cobija, enclave comercial refundado por Bolivia en la costa del Pacífico de Atacama durante el siglo XIX. El correlato arqueológico del mencionado contexto histórico es discutido en función de otros casos conocidos en la costa meridional del Pacífico sudamericano y considerando que los objetos fueron activamente utilizados para concretizar nuevas relaciones sociales, al exportarse tanto nuevos productos, como costumbres e ideologías.

**Palabras clave:** Atacama, Cobija, capitalismo, mercancías, *black glass*, *transfer print*, siglo XIX.

#### ABSTRACT

This work will discuss the historical context of “The Age of Capital”, in which a good part of the mineral resources of Atacama were incorporated in the capitalist economic system lead by England. We present specific material evidence of the process of incorporation considering in this case the port of Cobija, a Bolivian commercial settlement in the pacific coast of Atacama during the 19<sup>th</sup> century. The archeological evidence of this historical context is discussed by comparing other cases in the south Pacific coast of South America, suggesting that the objects were used to form new social relationships, based on new products, customs and ideologies.

**Key words:** Atacama, Cobija, capitalism, commodities, black glass, transfer print, 19<sup>th</sup> century.

## LA ERA DEL CAPITAL EN ATACAMA (1850-1875)

El tercer cuarto del siglo XIX representó un período de fuertes cambios económicos y sociales, los cuáles también fueron escenificados de manera dramática en Latinoamérica. Entre 1849 y 1870 el mundo se hizo capitalista y ciertos países se convirtieron en economías industriales (Hobsbawm, 1975:41), los buques a vapor permitieron ampliar mercados, representando medios de comunicación adecuados a los modernos medios de producción industrial, integrando muchos países en la economía capitalista (*Ibid.*, p. 45). Las mercancías transportadas por el mar multiplicaron su tonelaje durante este período, aunque también resultó decisiva la construcción de miles de kilómetros de línea férrea y telégrafo (*Ibid.*, p. 62). De esta manera, el capitalismo tuvo a su disposición todo el planeta y la expansión del comercio internacional mide el entusiasmo con que se aprestó a conquistarlo (*Ibid.*, p. 46). El desarrollo del transporte marino implicó la exploración del mundo en la búsqueda de nuevos mercados, por lo que a mediados de la década de 1870 el mundo se conocía mucho mejor que antes (*Ibid.*, p. 64). En ese contexto, después del “explorador”, vendría el buscador de minerales, el constructor de ferrocarril y telégrafo, y obviamente, el comerciante europeo (*Ibid.*, p. 63).

La transformación mundial en una sola economía interactiva fue el aspecto más espectacular de la industrialización encabezada por Gran Bretaña, la “superpotencia del vapor”, la cuál creció rápidamente durante este período gracias al impresionante auge exportador de capitales y hombres (*Ibid.*, p. 146). Las exportaciones británicas aumentaron con la mayor celeridad conocida durante los primeros años de la década de 1850 (*Ibid.*, p. 42). Inglaterra obtuvo de los países subdesarrollados grandes cantidades de materias primas a bajo costo, ingresando el dinero con el que éstos compraron los propios productos británicos (*Ibid.*, p. 50). Las exportaciones británicas a América central y del sur aumentaron de 6 millones a fines de la década de 1840 a 25 millones de libras durante 1872 (*Ibid.*, p. 62). El triunfo del barco a vapor fue el triunfo de la marina mercante británica, o mejor dicho, el de la economía británica que lo sustentaba (*Ibid.*, p. 69). Por ejemplo, entre 1850 y 1880 el tonelaje de los vapores británicos aumentó alrededor del 1.600%, mientras que el del resto del mundo lo hizo en un 440% (*Ibid.*, p. 69).

En paralelo, en las costas del Pacífico estadounidense las migraciones motivadas por la explotación minera crearon nuevos mercados (*Ibid.*, p. 47). La fiebre del oro en California (1849) posibilitó una fuerte red comercial que unió la costa del Pacífico americano, produciendo el masivo traslado de productos y emigrantes, con una importante ruta entre San Francisco e Inglaterra, vía Cabo de Hornos (*Ibid.*, p. 74). Estos nuevos mercados y rutas integraron partes de Latinoamé-

rica en la red económica mundial, especialmente ciertos puertos del Pacífico, fortaleciendo el ciclo comercial sobre el ciclo agrario, el cuál siguió dominando en regiones interiores de América latina, alejadas de puertos, ferrocarriles y telégrafos (*Ibid.*, p. 76). Asimismo, estas décadas vieron la aparición de nuevos conquistadores económicos, especialmente ingleses y estadounidenses en Chile y Perú (*Ibid.*, p. 66) (ver figura 1).



Figura 1: Bolivia y Atacama según Colton (1855).

En ciertas regiones del Pacífico meridional sudamericano, las viejas estructuras económicas heredadas del sistema colonial se encontraban en pleno proceso de transformación durante el siglo XIX. Ciertas economías regionales del área, especialmente aquellas que involucraban puertos, poseían al iniciarse el siglo XIX un sistema articulado entre las viejas imposiciones coloniales y un capitalismo más o menos formal, entre una fuerza laboral definida por las castas y la aparición de trabajadores asalariados y empresarios, proceso fuertemente acelerado luego de la independencia de las repúblicas del Pacífico (Carmagnani 1963; Villalobos 1992; Cuadra & Arenas 2001; Cuadra 2001). Sobre este sustrato social y económico en plena transformación hacia el capitalismo atracarían los vapores británicos con los productos de su pujante industria durante el siglo XIX.

En este contexto, la costa del desierto de Atacama, compartida en ese entonces por Perú, Bolivia y Chile, fue escenario de diversos ciclos de explotación de sus

recursos naturales, destacando el del *guano*<sup>2</sup>, cobre, plata y nitrato, representando para los capitales británicos una importante fuente de materia prima. En su extremo septentrional, la explotación del *guano* en la costa de Tarapacá incorporó fuertemente a los capitales ingleses, presentando un auge comprendido entre 1850 y 1875 (Sánchez & Méndez-Quirós, 2010:71). En esta región, en aquel entonces perteneciente a Perú, el importante distrito minero de Huantajaya, ubicado en las cercanías del puerto de Iquique y explotado continuamente desde épocas incas y coloniales, continuó produciendo plata durante el siglo XIX. Por su parte, un poco más al sur, en las costas de Bolivia, el puerto de Cobija fue escenario de la explotación guanera y del cobre, especialmente durante la década de 1840 y 1850 (Cajías 2007). Asimismo, en pleno desierto de Atacama, el descubrimiento del mineral de Caracoles (1870), desató una “fiebre de la plata” que movilizó a capitales europeos e importantes migraciones de trabajadores desde Chile (García-Albarido *et al.* 2008). En la misma época (1869), la explotación del nitrato (*salitre*) fue comenzada por una compañía de capitales extranjeros (Melbourne Clark & C<sup>o</sup>) (Vilches *et al.*, 2008:21). Este mineral, utilizado como fertilizante agrícola en Europa, sería el detonante de una sangrienta guerra entre Chile, Perú y Bolivia, que reconfiguraría el mapa de Atacama desde 1883. Durante el auge de la explotación del salitre (1880-1930), el gobierno chileno actuaría como mero recaudador de impuestos sobre las exportaciones, lideradas por capitales internacionales especialmente británicos (*Ibid.*).

En definitiva, durante la “era del capital” (1850-1875) el desierto de Atacama y su litoral Pacífico fueron escenarios locales de la explotación de recursos naturales, protagonizada a nivel mundial por la economía británica en fuerte proceso de industrialización. De esta forma, el control de la economía pasaba de manos españolas a la de las élites republicanas para caer en manos británicas a mediados del siglo XIX. En la era del vapor y los mercantes, los puertos del Pacífico meridional sudamericano representaron el lugar de salida de los recursos naturales, así como también el lugar de entrada de los productos industriales ingleses, involucrando a la industria británica en la logística del asentamiento capitalista en el desierto más árido del mundo.

#### LA ARQUEOLOGÍA DEL CAPITALISMO, INTERCAMBIO Y COMMODITIES.

La arqueología histórica estudia las manifestaciones materiales de un mundo americano en rápida transformación desde la conquista, especialmente los aspectos materiales, culturales y sociales de los efectos del mercantilismo, traído

---

2 Del quechua “*wanu*”, estiércol de aves marinas usado como fertilizante.

desde Europa a fines del siglo XV (Orser 2000). La arqueología histórica global estudia el mundo moderno, caracterizado por una sola economía internacional, colonial y en expansión, con cuatro fenómenos interrelacionados, representados por el colonialismo, capitalismo, modernidad y eurocentrismo (Orser (1996) en Funari, 1999:43). De esta forma, la arqueología histórica estudia la cultura material de un tipo específico de sociedad compleja, la sociedad capitalista, y su distribución en el tiempo y el espacio (Rocchietti, 2003:171). En esta lógica, al investigar temas relativos a fenómenos recientes, como el colonialismo ó la industrialización, estaríamos fortaleciendo una mejor comprensión de aquellas primeras etapas de desarrollo de nuestra propia sociedad.

De esta manera, uno de los problemas de estudio principales de la arqueología histórica americana correspondería a la implantación de relaciones sociales capitalistas, las cuáles se habrían establecido conviviendo, en mayor ó menor medida, con manifestaciones tradicionales, basadas en las relaciones sociales precapitalistas (Funari, 1999:47). En base a lo anterior, no resultaría aconsejable aplicar una dicotomía tajante entre capitalismo y precapitalismo, la que podría generar una comprensión simplista de las sociedades modernas y “pre modernas”, considerando que procesos de *commoditización* acontecieron en el mundo clásico, mientras relaciones no capitalistas acontecen en el mundo moderno (Funari, 2007:55). Sin embargo, los arqueólogos históricos tratan frecuentemente con *commodities*, vale decir, objetos producidos especialmente para fines de intercambio (Funari 1999:116). En los sitios arqueológicos históricos, especialmente en aquellos posteriores a la independencia de las repúblicas sudamericanas, la mayoría de los artefactos que encontramos corresponden a mercaderías producidas en contextos industriales europeos, vendidas y usadas por personas que no las produjeron (Orser 2000:79). Esto implica que los depósitos arqueológicos históricos del siglo XIX estarían evidenciando la creación de nuevos mercados que sustentaron la producción industrial europea, especialmente de Inglaterra.

Los agentes conscientes del colonialismo, capitalismo, eurocentrismo y modernidad, crearon una serie de vínculos complejos y multidimensionales que permitieron relacionar diversas sociedades alrededor del mundo. La interacción entre éstos crearon diferentes manifestaciones históricas del mundo moderno, en el que nosotros habitamos (Orser, 2005:77). La arqueología histórica debería considerar el estudio de las conexiones globales, proveyendo de estudios empíricos que demuestren el origen y desarrollo temprano de fenómenos como globalización, modernización y expansión colonialista (*Ibid.*). Los sitios arqueológicos del siglo XIX representan importantes casos de estudio para plantearse una serie de problemáticas relacionadas a un delicado momento histórico, representado por

la industrialización europea, la exploración global, la búsqueda de nuevos mercados, la extracción de materias primas y la consolidación de fuertes relaciones capitalistas en el Pacífico meridional sudamericano. Incluso los objetos arqueológicos más frecuentes de este período, como lozas y botellas inglesas, resultaron un producto altamente significativo del contexto social y económico señalado.

Para reproducir una determinada sociedad, es necesario que ciertos hombres particulares se reproduzcan a sí mismos en una posición específica (Heller 1995:19). De esta manera la reproducción del particular es la reproducción del hombre *concreto*: determinado hombre con determinada posición en la división social del trabajo, determinados sistemas de expectativas, dentro de determinadas instituciones (*Ibid.*). Por consiguiente, la reproducción de un particular es siempre la reproducción de un hombre histórico, de un particular en un mundo concreto. Para que el individuo se reproduzca socialmente en determinado lugar de la sociedad, resulta necesario utilizar las cosas e instituciones del mundo en el que se nace (*Ibid.*, p. 21), lo que acontece cotidianamente. Hasta cierto punto, los objetos corresponden a una expresión concreta de la cotidianidad, donde también se insertan la posición social y la identidad de los individuos. Tanto objetos como elementos aprendidos posibilitan la actuación del sujeto en determinada dimensión de la sociedad. No obstante lo anterior, la circulación de cultura material, no solamente refleja y es producto de las relaciones sociales: también ayuda a crearlas y concretizarlas (Lazzari, 1999:137). Las sociedades crean espacios sociales, tanto simbólicos como materiales, activos en el proceso de estructurar, reproducir y/o subvertir las relaciones sociales, gracias a la circulación de cultura material, extendiendo el espacio más allá del ámbito local, lo que a su vez se transforma en recursos de poder (*Ibid.*). Esto resulta bastante evidente al considerar la distribución espacial de la producción y consumo de ciertos objetos (Lazzari, 2005:205), por ejemplo, aquellos fabricados en Inglaterra durante la industrialización del siglo XIX. En consecuencia, la reciprocidad no debe ser vista como una norma inmanente, sino como una estrategia manipulada y esgrimida en situaciones concretas (Lazzari, 1999:142), encontrándose los intercambios determinados circunstancialmente y conformando estrategias particulares (*Ibid.*, p. 132).

Las sociedades no debieran ser reducidas a una sola estructura espacial, los seres humanos construyen sus redes personales de relaciones sociales usando la cultura material como un poderoso medio de negociación (Lazzari, 2005:191). Los *commodities* de la industrialización británica no pueden separarse de un proceso global donde los propios capitales explotaron recursos naturales en diversas partes del planeta, siendo introducidos masivamente en la cotidianidad de los

individuos que dieron vida a estos lugares. En la costa del desierto de Atacama, donde tradicionalmente existió el problema del agua dulce, la industria británica de bebestibles envasados en botellas de vidrio logró el primer suministro de enormes cantidades. Asimismo, las industrias capitalistas de explotación de recursos naturales generaron nuevos sistemas de relaciones sociales que produjeron materialidades particulares (Vilches *et al.*, 2008:28). Durante la “era del capital” en Atacama, ciertos *commodities* fueron activamente utilizados en intercambios comerciales ultramarinos, los que a su vez obtuvieron recursos naturales y materias primas, distinguiéndose productos que facilitaron el asentamiento de las relaciones capitalistas, y otros producidos localmente, destinados a fortalecer a los propios capitales europeos.

### EL PUERTO DE BOLIVIA EN ATACAMA DURANTE LA ERA DEL CAPITAL

En diciembre de 1825, Cobija fue refundado por mandato de los libertadores Bolívar y Sucre, bajo el nuevo nombre de “La mar” (Cajías, 2007:102), para dotar a la naciente República de Bolivia de una salida al Océano Pacífico. El puerto de La mar comenzó a poblarse de comerciantes extranjeros, especialmente españoles, mientras el nuevo gobierno boliviano repartía terrenos para fomentar la inmigración a la costa. Desde Valparaíso comenzaron a llegar embarcaciones trayendo materiales de construcción. De esta manera, la población comenzó a crecer mientras las nuevas construcciones, entre ellas la de la aduana, se materializaban lentamente (*Ibid.*, p. 111). A fines de la mencionada década, habían sido edificadas dependencias administrativas, casas de oficiales, cuarteles y bodegas, mientras se habían localizado algunas aguadas. En 1834, el puerto presentaba casas rústicas construidas con adobe y madera, la mayoría de las cuáles correspondían a tiendas donde era posible comprar una amplia variedad de productos europeos (Castro *et al.*, 2012:117). La humilde iglesia colonial, construida con adobes pequeños y con una pequeña puerta orientada al mar, todavía se encontraba en pie, como testigo del decadente pasado colonial reciente.

Figura 2: Rada de Cobija según B. Lauvergne (1841-1852).

A pesar de los esfuerzos, los comerciantes de La Paz seguían prefiriendo el cercano puerto de Arica (Perú), generándose una fuerte rivalidad con el de La mar. Esta situación llevó a la escuadra peruana a atacar e incendiar los edificios públicos del puerto en 1835 (Cajías, 2007:125). La destrucción atemorizó a la población y motivó un nuevo abandono. En los años siguientes, el puerto logró penosamente mantenerse gracias a los escasos barcos que comerciaban con Potosí a través suyo. La reconstrucción de los edificios debió esperar hasta la década de

1840, cuando nuevamente creció la población, arribando barcos y arrieros en una frecuencia mayor (*Ibid.*, p. 133). En este violento período debieron construirse ciertas fortificaciones, ideadas para la defensa contra bombardeos navales. A pesar de un nuevo ataque peruano, el guano y la minería lograron fortalecer la economía del puerto, la que también creció gracias al comercio con las provincias argentinas de Salta y Jujuy (Castro *et al.*, 2012:116). De esta forma, Cobija o La mar volvió a repoblarse paulatinamente, alcanzado los 2000 habitantes en la década de 1850 (Cajías, 2007:133). El establecimiento de una ruta de vapores por el Pacífico sudamericano también colaboró en este nuevo período del histórico puerto, ligándolo íntimamente al desarrollo internacional del capitalismo europeo (ver figura 2).



Durante el siglo XIX fueron los ingleses y estadounidenses quienes organizaron y desarrollaron líneas de vapores, para carga y pasajeros, por la costa del Océano Pacífico de Sudamérica. Esta actividad permitió el crecimiento de puertos como el de Valparaíso, que prontamente ocuparon un papel protagónico en las largas rutas, pero también de puertos intermedios como el de Cobija. En 1840 se realizó el primer viaje a vapor entre Chile y Panamá, suscitando la algarabía de los habitantes de los diversos puertos de la ruta (Tornero, 1872:200). Durante 1860 se establecieron viajes semanales que unían Valparaíso y Callao en Perú, con escala en los diferentes puertos intermedios considerando Cobija. Toda esta

actividad estuvo a cargo de la línea de vapores *Pacific Steam Navigation Company*, fundada en Inglaterra.

A pesar de lo anterior, los años finales de la siguiente década resultaron fatales: un terremoto y maremoto en 1868, sumados a una epidemia de fiebre amarilla en 1869, dejaron nuevamente casi deshabitada a Cobija (Castro *et al.*, 2012:120). Sin embargo, el descubrimiento en pleno desierto del mineral argentífero de Caracoles, volvió a dar sentido al comercio marítimo a través del puerto desde 1870 (García-Albarido *et al.* 2008). Esto posibilitó el establecimiento del Banco Nacional de Bolivia y el regreso de los comerciantes extranjeros. En la década de 1870, salían mensualmente ocho vapores desde Valparaíso con destino al Callao, de los cuáles tres permitían hacer combinación con los que desde ahí salían a Panamá (Torner, 1872:201). Asimismo, el descubrimiento del fabuloso Mineral de Caracoles había motivado el establecimiento de una nueva línea entre Valparaíso y Cobija, con dos salidas mensuales. El monopolio de la *Pacific Steam Navigation Company* en la carrera del Pacífico le permitió prosperar de forma acelerada en tan sólo 30 años (*Ibid.*). Con todo, el destino trágico de Cobija volvió a manifestarse con un terremoto y maremoto que lo arrasó en 1877, posibilitando que Antofagasta se impusiera en la competencia por abastecer y comerciar las riquezas de Caracoles. Las casas de adobe, especialmente aquellas de los sectores bajos del puerto, quedarían desplomadas y desdibujadas hasta resultar casi imperceptibles en la actualidad. Luego de pestes, terremotos y maremotos, sería el turno de la guerra. En 1879, las tropas chilenas ocuparían el desolado puerto sin resistencia alguna. La República de Chile no desarrollaría ningún intento oficial de reconstrucción y repoblamiento. Antofagasta posibilitaría el comercio marítimo de esta parte del desierto desde las postrimerías del siglo XIX, mientras Cobija y sus escasos habitantes asumirían labores auxiliares para la fundición de Gatico. De aquí en adelante, las ruinas del histórico puerto volverían a ser habitadas por una pequeña comunidad de pescadores, cazadores y recolectores marítimos (ver figura 3).



*Figura 3: Vista del actual sitio arqueológico del puerto de Cobija o La mar.*

#### LA CULTURA MATERIAL DE COBIJA DURANTE LA ERA DEL CAPITAL

El sitio arqueológico del puerto de Cobija, también denominado La mar durante el siglo XIX, representa un interesante escenario de la inserción del capitalismo en la costa del desierto de Atacama, la principal fuente sudamericana de riqueza minera. Las ruinas abarcan un área aproximada de 39 hectáreas, comprendiendo restos de casas de ladrillo de adobe, algunas con cimientos de piedra canteada, calles, basurales, caminos de carreta y algunas instalaciones productivas. Existen también los restos de una estructura fortificada en el extremo de punta Castilla, península rocosa que genera un puerto natural protegido de los vientos del sur.

Los restos arquitectónicos presentan una distribución según la geomorfología del lugar, ocupando una explanada baja, situada junto al océano, así como también la meseta que se forma inmediatamente al interior de la primera (ver figura 4). En dicha explanada se encuentran los restos de estructuras de adobe altamente derruidas, probablemente por la acción transgresora del Pacífico durante los *tsunamis* que azotaron la localidad en la segunda mitad del XIX. Por el contrario, en la meseta es posible observar restos arquitectónicos estructurados en cuadras, en torno a una plaza central, dichas cuadras presentan una extensión aproximada de cien metros de lado, mientras que los muros se encuentran mucho

mejor conservación en este sector. Completan el panorama general dos aguadas salobres de escaso caudal.



*Figura 4: restos de construcciones de adobe en el sector bajo del sitio.*

Los depósitos arqueológicos del sitio presentan una dilatada ocupación humana, comenzando por los grupos indígenas de pescadores y cazadores arcaicos, continuando con importantes ocupaciones de los períodos intermedio tardío e inca, sobre los cuáles se encuentran los depósitos coloniales y republicanos bolivianos (Varela *et al.* 2008 *Ms*). Esta última ocupación generó la fisonomía del sitio descrita en el párrafo anterior. En concordancia, la mayoría de los objetos arqueológicos visibles en superficie corresponden a restos de mediados del siglo XIX, lo que coincide con el mayor asentamiento humano en el puerto, acontecido durante la década de 1850 (Cajías, 2007:133). Las evidencias de dicho período se relacionan con importantes actividades cotidianas como la alimentación, representando el consumo masivo de productos fabricados especialmente en Inglaterra y transportados por vapores al puerto de Bolivia en Atacama.

Uno de los grandes problemas del Cobija colonial fue el suministro de agua fresca y alimentos de origen terrestre, situación que preocupó a las autoridades españolas considerando lo árido y aislado del puerto (Bittmann, 1983:148). No

obstante lo anterior, durante la década de 1850 este problema fue parcialmente resuelto gracias al sistema logístico representado por las líneas de vapores británicos, los cuáles abastecieron este enclave de diversos productos comestibles y bebestibles, comercio que sostuvo una población de miles de habitantes en un lugar de aridez absoluta. Los fragmentos de botellas de fabricación inglesa, donde fueron envasados los más diversos líquidos, latas de diferentes conservas alimenticias europeas, así como de vajillas de mesa británica, nos remiten a un contexto económico donde buena parte de la vida cotidiana fue sostenida por la industrialización capitalista europea del momento.

El puerto también representó la puerta de entrada a nuevos mercados del interior, conformados por las ciudades del altiplano boliviano y del noroeste argentino, así como la de salida de las riquezas bolivianas representadas tanto por los recursos mineros de tierras altas, como por el cobre y el guano de la costa (Arce, 1930:20). Adicionalmente, la ocupación capitalista de Cobija, basada en una sólida logística de ultramar, habilitó la exploración geológica del corazón de Atacama, proceso coronado por el hallazgo de inmensas riquezas en plata en las serranías de Caracoles (García-Albarido *et al.* 2008). Las expediciones de reconocimiento minero fueron posibles gracias a las provisiones alimenticias y los capitales europeos, mientras que la explotación minera se basó fuertemente en instrumentos fabricados especialmente en Inglaterra. Esta febril actividad económica hizo sentir de manera notable la falta de mano de obra asalariada, lo que a su vez motivó la migración de trabajadores (Arce, 1930:20). Asimismo, durante la década de 1840 emigraron al puerto muchos comerciantes e industriales europeos, principalmente franceses, muchos de ellos dedicados a la explotación minera (*Ibid.*, p. 22). En consecuencia, el puerto correspondió a un enclave comercial extractivo europeo, donde la minería estuvo a cargo de capitales franceses, mientras buena parte del comercio y transporte a cargo de anglosajones. Este particular contexto histórico, originado en un proceso económico mundial, también se relacionó con objetos utilizados de manera cotidiana por buena parte de la población en el asentamiento y en las explotaciones mineras del desierto.

En primer lugar, la frecuencia y diversidad de objetos de vidrio, representados principalmente por botellas, las cuáles contuvieron una amplia variedad de líquidos (desde agua gasificada hasta destilados), nos sugieren un contexto completamente diferente al colonial, representado por contenedores fabricados de manera masiva, en algunos casos especialmente diseñados para el transporte marítimo (ver figura 5). Los restos de botellas registrados en Cobija, representan ciertas fases del desarrollo de la botella inglesa utilitaria, especialmente en lo que respecta a forma del gollete, correspondiendo principalmente al estilo de-

nominado *black glass*, las que varían en su oscura coloración entre oliva y ámbar (McDougall, 1990:58). La morfología de este tipo incluye cuerpo cilíndrico, hombro redondeado, cuello abultado y gollete aplicado (*Ibid.*, p. 59). Estas piezas fueron frecuentemente fabricadas soplando en molde de 3 piezas ó en molde simple (*Ibid.*). Este tipo de botellas fue fabricado masivamente en Inglaterra y Estados Unidos entre 1844 y 1880, aunque las mayores producciones fueron realizadas entre 1850 y 1870 (Gerth & Lindsey, 2011:14). Muchos de los casos observados en las superficies de Cobija presentaron gollete tipo *mineral* o *double oil*, con un collarín anguloso (*collar*) característico de las piezas más antiguas (década de 1870 y anteriores)<sup>3</sup>.



Figura 5: botellas *black glass* (1 y 2), botellas de gres esmalte Bristol (3 y 4), botella torpedo (5 y 6), botella round bottom soda (9 y 10), vasos tono lavanda (7 y 8). Algunas piezas fueron recuperadas en Valparaíso (1, 4, 5 y 9), el resto fueron registradas en Cobija.

3 [http://www.sha.org/bottle/finishstyles.htm#Mineral or Double Oil](http://www.sha.org/bottle/finishstyles.htm#Mineral%20or%20Double%20Oil)

Las botellas para agua soda ó agua mineral denominadas *torpedo* también fueron transportadas y consumidas en el puerto de Cobija. Éstas fueron fabricadas en Inglaterra desde 1809, incorporando una base puntiaguda, así como un cuerpo abultado en forma de “ánfora” y un cuello alargado, diseño orientado a forzar su almacenaje en posición horizontal en función de mantener húmedo el corcho y evitar así la pérdida de gas ó la evaporación del contenido. Asimismo, en Cobija también se observan fragmentos de botellas de funcionalidad similar aunque con la base redondeada, denominadas *round bottom soda*<sup>4</sup>. En general, todas fueron fabricadas con gruesas paredes de vidrio para soportar la presión de la soda, agua mineral y particularmente *ginger ale*, presentando un gollete pesado (tipo *blob*), que soportaba un cierre conformado por corcho y alambre<sup>5</sup>. Posteriormente, en la década de 1890 el diseño incorporó una base levemente plana que permitía la posición vertical. Estas botellas fueron masivamente exportadas a América durante la década de 1870, muchas veces como lastre en vapores que regresaban de Inglaterra, aunque en las décadas anteriores también fueron comerciadas a lo largo del globo, representando un valioso producto en el árido desierto de Atacama.

Muchos de los restos de vasos presentaron vidrio en tono lavanda, pero originalmente estas piezas presentaron vidrio transparente cuando fueron producidas y utilizadas. En la segunda mitad del siglo XIX, fue utilizada una técnica de decoloración del vidrio mediante dióxido de manganeso, destinado a compensar en términos de coloración, los tonos verdosos producidos por las impurezas del hierro contenido en la arena utilizada. Ya en contexto arqueológico, este tipo de vidrio cambia su tonalidad, pasando de transparente a lavanda-amatista-púrpura, dependiendo de la cantidad de luz ultravioleta recibida y la cantidad de manganeso utilizado<sup>6</sup>. Esta técnica fue intensamente usada entre 1880 y 1910, abandonándose ante el mejor funcionamiento que otros decolorantes químicos presentaban en las máquinas automáticas y semiautomáticas. No obstante lo anterior, la técnica también fue utilizada en décadas anteriores, aunque de forma menos intensiva<sup>7</sup>. De igual modo, durante el siglo XIX un tipo cerámico específico, denominado gres, fue utilizado frecuentemente para envasar diversos líquidos, especialmente cerveza. Este tipo cerámico fue fabricado a partir de arcillas provenientes de rocas feldespáticas descompuestas, sometidas a una cocción entre 1200 y 1350° C (James, 2002:593). Como contenedores de líquidos y alimentos, las piezas de gres fueron sometidas a esmaltados apropiados que permitiesen la conservación:

---

4 <http://www.sha.org/bottle/soda.htm#Early Soda/Mineral Water Styles>

5 <http://www.sha.org/bottle/soda.htm#Early Soda/Mineral Water Styles>

6 <http://www.sha.org/bottle/colors.htm#Colorless>

7 <http://www.sha.org/bottle/colors.htm#Colorless>

el esmaltado *Bristol* fue creado en Inglaterra en 1835, suplantando el vidriado de plomo al demostrarse su toxicidad (Gerth, 2011:37). Tanto en la superficie terrestre como en el fondo submarino del sitio arqueológico del puerto de Cobija, han sido registradas botellas cilíndricas de gres, esmaltadas en dos colores (café claro superior y blanco inferior). Con este tipo de botellas se envasó masivamente cerveza (Brown, 1982:10), siendo fabricadas en Inglaterra desde 1835, sin embargo, las de forma cilíndrica con esmalte *Bristol* fueron fabricadas especialmente durante las décadas de 1850 y 1860 (Schávelzon, 2001:267).

De igual modo, fueron introducidos y comercializados los tipos de loza británicos característicos del momento (ver figura 6), destacando aquellas con decoración *transfer print* y motivos chinescos, así como los decimonónicos *bowls* con decoración bandeada (*banded*) (Samford 1997). El proceso de impresión por transferencia fue desarrollado en Inglaterra desde 1780, requiriendo la aplicación del diseño antes del esmalte y después de una cocción inicial (*Ibid.*, p. 2). Luego de ciertas mejoras técnicas, los grabadistas comenzaron a usar punteados y a lograr delicados sombreados que dieron volumen a los diseños, la pieza más antigua datada con la técnica es de 1807 (Miller, 1991:9). Las piezas presentaron inicialmente patrones chinos, populares hasta 1812 (Miller, 1991:9), luego de lo cual se popularizaron las copias occidentales conocidas como motivos “chinescos” (Samford, 1997:6). Estos últimos resultan frecuentes entre los restos observados en Cobija, impresos en azul en fragmentos de platos, fuentes y tapas, lo que nos remite a lozas fabricadas en Inglaterra durante la primera mitad del siglo XIX, considerando que los diseños chinescos en este color fueron principalmente fabricados entre 1817 y 1836 (*Ibid.*). Los motivos chinescos registrados correspondieron al clásico patrón *blue willow* (sauce azul)<sup>8</sup>, además de los motivos del borde denominados llave, geométrico y huevo de pescado (Samford 1997). El rango temporal de utilización de la vajilla doméstica resulta generalmente extenso, lo que explicaría el uso de loza probablemente fabricada a fines de la década de 1830, en el contexto de una ocupación de mediados de siglo.

---

8 <http://spodeceramics.com/pottery/printed-designs/patterns/willow-02>



Figura 6: loza *transfer print* chinesca (1 a 4), *flow blue* (5 a 8), de la *Pacific Steam Navigation Company* (9 y 10), *banded* (11 a 14) y *white granite* (15 y 16). Ciertas piezas fueron recuperadas en Valparaíso (1, 2 ,5 ,9 y 11), el resto registradas en Cobija.

Por su parte, la vajilla con decoración “sumergida” (*dipped*) comprende varios subestilos producidos por la aplicación de una banda de arcilla colorada (Miller, 1991:6). Las piezas de este tipo decorativo fueron ampliamente exportadas de Inglaterra hasta la década de 1850 (Gerth, 2011:14). En específico, aquellas con la decoración denominada *banded*, conformada por bandas horizontales de color, fueron fabricadas masivamente en azul, gris y negro durante la década de 1850<sup>9</sup>, abandonándose los colores rojo, café, verde y amarillo al demostrarse la toxicidad de los químicos con que se producían (Gerth, 2011:16). De esta forma, después de la década de 1840, únicamente resulta frecuente el patrón *banded*

9 <http://www.jefpat.org/diagnostic/Post-Colonial%20Ceramics/White%20Granite/index-whitegranite.html>.

simple, presentando el color azul la mayor permanencia en el tiempo (Miller, 1991:6-7). Entre las formas principales de estas piezas, los cuencos (*bowls*) resultaron muy populares (*Ibid.*), en especial en un subtipo denominado *London* (Gerth, 2011:14). Estos objetos resultan frecuentes en Cobija, presentando bandas paralelas en color azul y negro, características que también evidencian una ocupación masiva acontecida desde la década de 1850. En concordancia, también resultan frecuentes los restos cerámicos del tipo decorativo conocido como azul difuso (*flow blue*), popularizado a mediados del siglo XIX (Therrien *et al.*, 2002). La técnica correspondía a la aplicación de químicos gaseosos en la atmósfera de cocción (Cloro), los que permitían la extensión de la tinta sobre la superficie de la vasija (Stelle 2001), generando un efecto difuso a motivos chinescos, florales y románticos. Esta técnica fue desarrollada desde la década de 1830 en Staffordshire, popularizándose en las décadas de 1840 y 1850, aunque pareciera volver a masificarse a finales del XIX (Samford, 1997:24). En Cobija observamos diseños fitomorfos y florales, todos en color azul difuso, tanto impresos como pintados a mano.

De igual forma, los restos de vajilla británica del tipo blanco moldeado, conocido en la literatura como *white granite*, también resultan frecuentes en las superficies del antiguo puerto boliviano. En la década de 1840, los fabricantes de Stoke-on-Trent comenzaron a producir loza no decorada en un tipo de *ironstone* (*white ironstone*), correspondiendo a un intento deliberado de satisfacer el mercado estadounidense (no fue usada en Inglaterra) (Barker, 2002:337). *White granite* e *ironstone* son nombres frecuentemente aplicados a vajillas blancas y duras, a menudo vitrificadas ó semivitrificadas, evolucionando desde las densamente decoradas *stone china* o primeras *ironstone* hacia simples lozas blancas (Miller 1991:10). Actualmente se la denomina *white granite* para evitar la confusión con los *stoneware* altamente decorados ó *ironstone china* iniciales (Gerth, 2011:25). Las piezas fueron producidas principalmente por moldeado a presión, presentando generalmente formas lobuladas, facetadas y acanaladas (Barker, 2002:337). Los cuerpos con formas hexagonales y octogonales fueron populares entre las décadas de 1840 y 1880, mientras que los moldeados fitomorfos en relieve se popularizaron desde la década de 1860 (Stelle 2001). En Cobija observamos restos de tazas moldeadas en facetas generando cuerpos hexagonales y octogonales, pero no observamos moldeados fitomorfos, por lo que la mayoría de estas piezas remitieron al lapso 1840-1850. Desde 1840 en adelante, esta vajilla fue conocida como “la exportación inglesa por excelencia” (Miller 1991), reemplazando en popularidad a la vajilla impresa (*transfer print*) durante la década de 1850, situación que finaliza en la década de 1870 cuando ésta presentó nuevamente una alta demanda (Gerth, 2011:25).

Complementariamente, observamos escasos ejemplos de fragmentos de platos con decoración tipo *shell edge*, con el borde pintado en verde. En éstos, los bordes fueron moldeados asemejando el borde de conchas marinas, motivos que fueron aplicados en platos, bandejas, soperas, salseras y mantequilleras (Miller, 1991:6). Alrededor de 1840, las piezas *shell edge* con pintura verde tenderían a volverse menos frecuentes, mientras las azules se mantendrían disponibles hasta la década de 1860 (*Ibid.*, p. 6). Este tipo de loza no es frecuente en ocupaciones posteriores a esta última década, aunque su producción a menor escala continuó hasta la década de 1890 (*Ibid.*). Este tipo de loza fue producido y exportado en grandes volúmenes hasta la década de 1860 (Gerth, 2011:7), escenario que resulta concordante con la gran ocupación acontecida en la década de 1850 en Cobija.

Por otra parte, ciertas evidencias cerámicas presentaron una relación explícita con actividades de navegación, especialmente en el caso de las botijas y de la loza utilizada a bordo de las líneas de vapores británicos. Las botijas fueron grandes contenedores cerámicos utilizados durante la época colonial y republicana inicial, en el almacenamiento y transporte marítimo de diversos productos, como aceite de oliva, vino, vinagre, agua, brea, pintura, manteca, cereales y miel (Ortiz-Troncoso, 1992:76; Rice, 2002:447). En Cobija son posibles de observar numerosos fragmentos, aunque todavía no hemos registrado golletes ó piezas completas, lo que permitiría asignarlas a un periodo específico. Esta situación, sumada a fragmentos de botijas incorporados al adobe con que se edificaron las casas, sugiere la posibilidad de corresponder a piezas utilizadas en épocas anteriores al auge de 1850, incluso coloniales. Sin embargo, sabemos que las botijas fueron utilizadas con cierta continuidad por lo menos hasta mediados del siglo XIX en embarcaciones que cumplían funciones portuarias en Valparaíso (García-Albarido 2012a), por lo que constituyen una materialidad que representa un tradicionalismo heredado de épocas coloniales españolas. Por su parte, la intensa actividad de los vapores británicos quedó evidenciada en los propios fragmentos de loza. En Cobija fue posible registrar numerosos restos de vajilla usada en los vapores de la *Pacific Steam Navigation Company*. Los restos de platos evidenciaron un logo central de la compañía, conformado por la bandera inglesa y la sigla *P.S.N.C.*, encerrada en un círculo de sogas. Este tipo de logo también ha sido registrado en platos y tazas recuperados en un sitio subacuático del puerto de Valparaíso, aunque con fechas relacionadas a la década de 1880 (García-Albarido, 2012b:99), por lo que la recalada de estos vapores habría continuado después de la guerra con Chile (conocida como la guerra del salitre).

## EL “HORIZONTE MATERIAL” DE LA ERA DEL CAPITAL Y EL PACÍFICO MERIDIONAL

La consolidación de una economía mundial capitalista fue posible gracias a la ampliación de los mercados y la obtención de nuevas fuentes de materias primas entre 1850 y 1875 (Hobsbawm, 1975:41). En este proceso el barco a vapor resultó fundamental, resultando el triunfo de la marina mercante británica y de la industrialización que la sustentaba (*Ibid.*, p. 69). En las regiones subdesarrolladas se obtenían materias primas a bajo costo ingresando el dinero con el que estos nuevos mercados compraban los productos británicos (*Ibid.*, p. 50) y motivando migraciones donde al “explorador” lo sucedía el comerciante europeo (*Ibid.*, p. 63).

En la costa del Pacífico americano, la *fiebre del oro* californiana (1849) aceleró el mencionado proceso, produciendo una fuerte red comercial entre San Francisco y el Cabo de Hornos, donde el primero y Valparaíso resultaron puntos relevantes (Hobsbawm 1975; Delgado 2006). Esta integración generó nuevos mercados y migraciones, fortaleciendo el comercio a través de los puertos y distribuyendo productos a los mercados del interior del continente (Hobsbawm, 1975:76). En Cobija, la participación en esta red comercial de amplia escala significó una oleada de nuevas exploraciones del desierto de Atacama, destinadas a encontrar materias primas minerales, financiadas principalmente por capitales europeos, lo que fue coronado con el descubrimiento de Caracoles y la *fiebre de la plata* que esto produjo (García-Albarido *et al.* 2008).

En paralelo a la navegación, exploración y comercio, un fuerte componente ideológico acompañó todos los sucesos. Durante las décadas señaladas, las ideas evolucionistas, también aplicadas a las sociedades, influyeron en la británica y europea en general, definiendo un contexto ideológico donde explorar también significaba civilizar lo atrasado, donde comerciar los productos británicos significaba forzar el progreso de sociedades bárbaras (Hobsbawm, 1975:63). De esta manera, el té comercializado por los ingleses reemplazó al mate en el Pacífico meridional durante el siglo XIX (Pereira 1977), introduciéndose una serie de objetos que también modificaron hábitos heredados de la sociedad colonial de raigambre española. Tanto en la fabricación de botellas como del contenido envasado, diversos países europeos desarrollaron una fuerte industrialización basada en la exportación a ultramar, lo que posibilitó, por ejemplo, la masificación de la cerveza en el Pacífico meridional sudamericano desde la década de 1850, proceso consolidado en Atacama durante la segunda mitad del siglo XIX, dejándose de considerar una bebida elegante durante el último cuarto de siglo (Couyoumdjian, 2004:327-329). En consecuencia, el desarrollo e integración comercial produjo aculturación cultural, la revolución industrial británica no solamente exportó sus productos, también lo hizo con sus costumbres.

Por su parte, la importante ocupación acontecida entre las décadas de 1850 y 1870 en Cobija, nos ha sugerido la existencia de ciertas materialidades producidas y utilizadas durante el mencionado proceso de expansión capitalista en Atacama. Éstas habrían sido activamente utilizadas en la reconfiguración de las relaciones sociales y económicas (Lazzari 1999), representando la materialización arqueológica de un importante proceso económico mundial. Básicamente nos referimos a objetos utilizados masivamente durante la vida diaria, representados por las botellas utilitarias *black glass* y *torpedo*, comprendiendo la masificación de sus contenidos alimenticios originales, y las lozas *transfer print*, *flow blue*, *white granite* y los *bowls banded*, evidencias que constituyen el relato material de la expansión comercial británica durante la “era del capital” (*sensu* Hobsbawm 1975). En la costa meridional del Pacífico sudamericano, estos objetos habrían arribado a puertos como Cobija (Bolivia) y Valparaíso (Chile), desde los cuáles se habrían distribuido a mercados interiores y nuevas localidades donde fueron extraídas materias primas, especialmente distritos mineros en el caso del desierto de Atacama. Un viejo concepto de la arqueología resulta altamente coherente con la situación de este tipo de objetos, su amplia distribución geográfica en un periodo determinado de tiempo, nos induce a considerar esta dispersión como el “horizonte material” de la denominada era del capital, horizonte que en Sudamérica meridional habría incluido al menos Bolivia, Chile y Argentina.

En los distintos pueblos o *placillas* que conformaron el importante Mineral de Caracoles, originados en la masiva “*fiebre de la plata*” acontecida en el desierto de Atacama en 1870, han sido registrados grandes cantidades de fragmentos de loza británica, principalmente de los tipos decorativos *flow blue* y *transfer print* (García-Albarido *et al.*, 2008:163). En este sitio buena parte del instrumental minero, como por ejemplo pequeños crisoles de fundición y ladrillos refractarios, también fueron fabricados en Inglaterra y utilizados en Atacama, conviviendo con la tecnología tradicional, por ejemplo *capachos* de cuero (*Ibid.*, p. 149). Las extremas condiciones de sequedad y el duro trabajo físico realizado requirieron del transporte de los más diversos líquidos a Caracoles, muchas de las botellas observadas corresponden a las de tipo *torpedo*, utilizadas originalmente para envasar soda en la fábrica de Ross (Belfast) (*Ibid.*, p. 125), también resultan frecuentes las botellas utilitarias con gollete *mineral*, cuello abultado y vidrio oscuro, en muchos casos fabricadas en Alemania por *Hermann Heye* para exportación (*Ibid.*, p. 21). Adicionalmente, fueron transportadas grandes cantidades de botellas de gres conteniendo diversos bebestibles, fabricadas en diversos países europeos (*Ibid.*, p. 131). En el caso del Mineral de Caracoles, buena parte de la logística del asentamiento también dependió de la industrialización y marina mercante europea, predominantemente inglesa.

El puerto de Valparaíso correspondió a un enclave comercial en el Pacífico sur durante el siglo XIX, dominado por una pequeña élite británica, dedicada al comercio y también a la inversión en minería. En las excavaciones realizadas en un buque de mediados del siglo XIX, hundido en lo que actualmente es la propia terminal portuaria, ha sido encontrado un interesante repertorio de los objetos utilizados durante la década de 1850 (Carabias 2006). El conjunto cerámico evidenció una mayoría de loza, aunque también gres, porcelana y botijas de tradición española, resultando los *bowls* la forma más frecuente, seguida por platos hondos y botijas (García-Albarido, 2011a:57). Los *bowls* decorados con bandas (*banded*) resultaron frecuentes, así como lozas decoradas por impresión (*transfer print*), y piezas blancas sin decoración en color (*white granite*), además de algunos casos con decoración *flow blue* (*Ibid.*, p. 59). Las marcas de fabricantes señalaron claramente a Inglaterra como contexto de producción, específicamente las localidades de Burslemn, Stoke on Trent y Longport (*Ibid.*). Por su parte, un buen porcentaje de las botellas recuperadas correspondieron al tipo utilitario *black glass*<sup>10</sup>, recuperándose también botellas tipo torpedo (García-Albarido, 2011b:50). La mayoría de las botellas fueron sopladas en molde simple (*dip mold*), aplicándoseles *a posteriori* el gollete (*applied glass*), presentando en algunos casos costuras tipo *cup* y *post bottom* en la base, relacionándolos con un periodo de fabricación iniciado en la década de 1850 (*Ibid.*, p. 51).

El puerto de Valparaíso sirvió para introducir estos productos británicos de manera masiva en mercados interiores como el de la capital de Chile (Delgado 2006). En Santiago, los tipos de loza señalados también constituyeron parte de la materialidad cotidiana desde mediados del siglo XIX. En excavaciones realizadas en diversos puntos en torno al centro de la ciudad, fueron recuperados fragmentos de loza *shell edge*, pintados en azul y verde, fragmentos de loza anular (*banded*) y *flow blue*, loza *white granite* facetada, así como fragmentos de loza decorada por impresión (*transfer print*), los que alcanzan “su máxima expresión desde 1850 en adelante” (Urizar & Baudet, 2004a:39; Urizar & Baudet, 2004b:65). En consecuencia, la capital de Chile representó otro importante mercado para este tipo de productos británicos, extendiéndose este horizonte arqueológico del capitalismo británico en otras capitales del cono sur de Sudamérica en el mismo período.

El puerto de Buenos Aires se transformó en una ciudad de inmigrantes europeos desde la década de 1850, donde los objetos fabricados en Europa cambiaron las costumbres coloniales (Schávelzon, 2002:66). Las lozas *refined whiteware*, principalmente fabricadas en Inglaterra, representaron casi la totalidad de la vajilla utilizada en dicho puerto en torno a la década de 1860 (*Ibid.*, p. 141). Asimismo, la ciudad

---

10 28% (n° 21).

representó un mercado intermediario donde los nuevos productos europeos llegaban con rapidez para luego ser distribuidos en otras regiones (*Ibid.*, p. 160), resultando Gran Bretaña el principal productor de las cargas que arribaban al puerto (*Ibid.*, p. 57). El comercio de productos europeos, especialmente ingleses, tuvo tal magnitud que para 1850 casi el 100% de los objetos desechados por grupos de obreros de la construcción en Balcarce 433 correspondían a productos importados (Schávelzon, 1999:200). En Norteamérica, los mismos productos fueron masivamente importados desde Inglaterra a mediados del siglo XIX. Las botellas tipo *black glass* fueron recuperadas en importantes frecuencias durante las excavaciones del sitio *Hoff Store* en San Francisco, colapsado durante el gran incendio de 1851, muchas de estos objetos fueron fabricados en Inglaterra otras en el resto de Europa (McDougall 1990). Asimismo, la vajilla *transfer print* y *white granite* fue masivamente utilizada durante dicha década en Norteamérica (Miller, 1991:9; Gerth, 2011:32).

#### REFLEXIONES FINALES

Las sociedades humanas usan la circulación de la cultura material para construir espacios simbólicos y materiales, desde los cuáles estructurar, reproducir y/o cambiar las relaciones sociales (Lazzari 1999, 2005). Esto posibilita la extensión del espacio propio hacia un ámbito extralocal, evidente al considerar la distribución espacial de la producción y consumo de ciertos objetos (Lazzari, 2005:205). La industrialización inglesa y europea, acontecida en lo que se ha denominado la era del capital (Hobsbawn 1975), representa un claro ejemplo de lo anterior, donde grandes cantidades de bienes producidos especialmente para el comercio ultramarino, posibilitaron la creación de nuevos espacios materiales, desde los cuáles grupos capitalistas europeos fortalecieron su poder. Los *commodities* también posibilitaron la creación de nuevos espacios simbólicos, donde la circulación de cultura material concretizó nuevas relaciones sociales post coloniales (Lazzari, 1999:137), gracias a la utilización cotidiana de los productos industriales, reproduciendo a los individuos en nuevas y determinadas posiciones dentro de una economía mundial capitalista (Heller, 1995:21). El *eurocentrismo* de la era del capital se hizo sentir fuertemente en la exportación de costumbres, como la masificación en el consumo de té ó cerveza, acompañando con un fuerte componente ideológico, la intensa navegación, exploración y comercio del período.

Los *commodities* constituyeron la materialidad de un proceso económico global, resultando evidencias diagnósticas de la distribución espacial y geográfica de la sociedad capitalista (Rocchetti 2003). Estos objetos fueron masivamente introducidos en regiones alejadas al mismo tiempo que se extraían sus recursos naturales. En función

de lo anterior, los sitios arqueológicos del siglo XIX representan interesantes casos de estudio, al demostrar la internación sistemática de *commodities* a través de los puertos del Pacífico, en el contexto de un verdadero “horizonte material” originado por la expansión capitalista europea y especialmente la inglesa. En Atacama, este “horizonte capitalista” se encuentra bien representado gracias a las altas frecuencias de objetos relacionados con la década de 1850 y posteriores, especialmente de botellas *black glass* y *torpedo*, y de las lozas *transfer print*, *flow blue*, *white granite* y *banded*. En el Pacífico meridional sudamericano, estas evidencias constituyen el relato material de la expansión comercial británica durante la denominada “era del capital”, lapso en el que el mencionado horizonte convivirá con objetos tradicionales heredados de épocas anteriores, como por ejemplo las botijas, situación que variará con el cambio de siglo.

Protagonistas indiscutidos de una era de vapor, los puertos de mediados del XIX, representaron los escenarios primarios de la expansión comercial y la incorporación de periferias. En el Pacífico meridional, el puerto de Valparaíso gravitó en este sentido, posibilitando el desarrollo de la “fiebre del oro” y el crecimiento del puerto de San Francisco en términos logísticos (Delgado 2006). En este contexto, ciertos agentes comerciales, muchos de ellos relacionados con las compañías navieras, tuvieron un rol activo en la incorporación de regiones periféricas a la expansión capitalista, en muchos casos creando demanda (*Ibid.*, p. 229). De esta forma, la masiva ocupación capitalista del puerto Cobija, basada en una sólida logística de ultramar, habilitó la extracción de nuevas riquezas minerales del interior de Atacama, creando nuevos mercados y una fuerte demanda de *commodities*, como por ejemplo líquidos embotellados y herramientas mineras (García-Albarido *et al.* 2008).

En definitiva, el sitio arqueológico del puerto de Cobija, específicamente en la fisonomía que es posible de observar en la actualidad, debiera ser considerado el resultado de un proceso histórico bien definido, el cuál motivó su ocupación por parte de miles de personas, que desde la década de 1850 se trasladaron a este punto de la costa del desierto más seco del mundo (Cajías 2007). De igual modo, los diferentes tipos de objetos que allí se encuentran, debieran ser considerados evidencias altamente diagnósticas de la expansión capitalista acontecida durante la era del capital, proceso en el que ciertas periferias fueron incorporadas a una economía mundial extractiva que todavía entrelaza sociedades. En términos logísticos, estos productos sostuvieron una población de miles de habitantes, ocupada en la extracción de las riquezas naturales, incluso en las áridas regiones del desierto absoluto de Bolivia, configurando activamente su vida cotidiana, apoyando masivamente la industrialización europea y posibilitando el crecimiento de grandes capitales.

## BIBLIOGRAFÍA

- ARCE, I. 1930. *Narraciones Históricas de Antofagasta*. Fondo Nacional de Desarrollo Regional, Municipalidad de Antofagasta, 1997.
- BARKER, T. 2002. Ironstone. En *Enciclopedia of Historical Archaeology*, C. Orser (ed.). Routledge, Londres, pp.336-337.
- BITTMANN, B. 1983. Cobija: Panorama etnohistórico en relación a los informes del Dr. José Agustín de Arze. En *Revista Chungará* 10:147-153. Universidad de Tarapacá, Arica.
- BROWN, A. 1982. Historic ceramic typology with principal dates of manufacture and descriptive characteristics for identification. *Archaeology Series N°15*, Delaware Department of State.
- CAJÍAS, F. 2007. La posesión de Atacama y la habilitación del puerto de Cobija. En *Del altiplano al desierto, construcción de espacios y gestación de un conflicto*. E. Cavieres (ed.). Universidad Católica de Valparaíso.
- CARABIAS, D. 2006. Evaluación arqueológica subacuática sitio S3 PV, proyecto "Profundización sitios 2 y 3 frente de atraque n°1, puerto de Valparaíso". ARKA Consultores. Valparaíso. *Ms.*
- CARMAGNANI, M. 1963. El salariado minero en Chile colonial. Su desarrollo en una sociedad provincial: el norte chico 1690-1800. Universidad de Chile-Centro de Historia Colonial, Santiago.
- CARMAGNANI, M. 1967. Documentos relativos al distrito minero de Colliguay. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* 67:153-197, Santiago.
- CASTRO, V., C. ALDUNATE & V. VARELA. 2012. Paisajes Culturales de Cobija, Costa de Antofagasta, Chile. *Revista Chilena de Antropología* N° 26. Santiago.
- COUYOUMDJIAN, J. 2004. Una bebida moderna: la cerveza en Chile en el siglo XIX. *HISTORIA* N° 37, vol. II: 311-336. Instituto de Historia Pontificia Universidad Católica de Chile.
- CUADRA, W. 2001. Los Molinos de Asiento Viejo: Patrimonio de la Minería Aurífera Chilena. *Revista Minerale*s 56 (239):11-16, Santiago.

- CUADRA, W. & M. ARENAS. 2001. El Oro de Chile, desde los tiempos prehispánicos hasta nuestra independencia. LOM ediciones, Santiago.
- DELGADO, J. 2006. Gold rush entrepot: the maritime archaeology of the rise of the port of San Francisco. Simon Fraser University. Canada.
- FUNARI, P. 1999. Arqueología e historia. Arqueología histórica mundial y de América del Sur. Anales de Arqueología y Etnología 50-51:109-132, Universidad Nacional de Cuyo, Mendoza.
- FUNARI, P. 1999. Historical archaeology from a world Perspective. En Historical Archaeology, back from the edge, páginas 37-66. Funari, Hall & Jones (eds.). Routledge. London.
- FUNARI, P. 2007. Teoría e arqueología histórica: a América latina e o mundo. Vestí- gios, revista latino-americana de arqueología histórica, vol. 1, 1:51-58. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas UFMG, Belo Horizonte.
- GARCÍA-ALBARIDO, F., F. RIVERA & R. LORCA. 2008. El Mineral de Caracoles, arqueología e historia de un distrito minero de la Región de Antofagasta (1870-1989). Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. Antofagasta.
- GARCÍA-ALBARIDO, F. 2011a. Análisis de cerámica histórica del sitio S3 PV (puerto de Valparaíso). Arka Consultores. Viña del Mar (*Ms*).
- GARCÍA-ALBARIDO, F. 2011b. Análisis de las evidencias en vidrio del pecio S3 PV. Arka Consultores. Viña del Mar (*Ms*).
- GARCÍA-ALBARIDO, F. 2012a. Análisis de la cerámica histórica del pecio S 2-3 PV. Arka Consultores. Viña del Mar (*Ms*).
- GARCÍA-ALBARIDO, F. 2012b. Análisis de las evidencias cerámicas del sitio subacuático S 3-4 PV (recolección superficial). Arka Consultores. Viña del Mar (*Ms*).
- GERTH, E. 2011. The Jacksonville “Blue China” shipwreck (site BA02): the ceramic assemblage. Odyssey Marine Exploration Papers 20 (2011).
- GERTH, E. & B. LINDSEY. 2011. The Jacksonville ‘Blue China’ Shipwreck (Site BA02): the Glass Assemblage. En Odyssey Papers 22, Odyssey Marine Exploration, Tampa, Florida.
- GODELIER, M. 1989. Lo ideal y lo material. Taurus. Madrid.

- HELLER, A. 1995. *Sociología de la vida cotidiana*. Siglo XXI. México.
- HOBSBAWM, E. 1975. *La era del capital, 1848-1875*. Editorial Crítica. Buenos Aires.
- JAMES, T. 2002. Stoneware. En *Encyclopedia of Historical Archaeology*, Orser C. (ed.), páginas 593-594. Routledge. Londres.
- McDOUGALL, D. 1990. The Bottles of the Hoff Store Site. En *The Hoff Store Site and gold rush merchandise from San Francisco, California*. A. Pastron & E. Hattori (eds). Special publication series n° 7. Society for Historical Archaeology, EEUU.
- MILLER, G. 1991. A Revised set of CC Index Values for Classification and Economic Scaling of English Ceramics from 1787 to 1880. *Historical Archaeology* 25, n° 1:1-25.
- LAZZARI, M. 1999. Distancia, espacio y negociaciones tensas: el intercambio de objetos en arqueología. En *Sed Non Satiata. Teoría Social en la Arqueología Latinoamericana Contemporánea*. Zarankin A. & F. Acuto (eds.). Ediciones del Tridente. Buenos Aires.
- LAZZARI, M. 2005. Traveling Objects and Spatial Images. Exchange Relationships and the Production of Social Space. En *Global Archaeological Theory, Contextual Voices and Contemporary Thoughts*, páginas 191-205. Kluwer Academic/Plenum Publishers, New York.
- ORSER, CH. 2000. Archaeology and slave resistance and rebellion. *World Archaeology* 33(1):67-72.
- ORSER, CH. 2005. Network Theory and the Archaeology of Modern History. En *Global Archaeological Theory, Contextual Voices and Contemporary Thoughts*, páginas 77-95. Kluwer Academic/Plenum Publishers, New York.
- ORTÍZ-TRONCOSO, O. 1992. Un alcance al tema de la cerámica hispana en Patagonia austral. En *Journal de la Société des Américanistes*, tomo 78-1, pp. 73-85.
- PEREIRA, E. 1977. *Apuntes para la historia de la cocina chilena*. Editorial Universitaria. Santiago.
- RICE, P. 2002. Olive jar. En *Encyclopedia of Historical Archaeology*, C. Orser (ed.). Routledge, Londres, pp.447.

- ROCCHIETTI, A. M. 2003. *Arqueología Histórica: Problemas, registros y fronteras*. En *Revista de la Escuela de Antropología, Volumen VIII*. Facultad de Humanidades y Artes, Universidad Nacional de Rosario, Argentina. Págs.: 171-180.
- SAMFORD, P. 1997. *Response to a Market: Dating English Underglaze Transfer-Printed Wares*. En *Historical Archaeology* 31(2):1-19.
- SÁNCHEZ, T. & P. MÉNDEZ-QUIRÓS. 2010. *El ciclo del guano en el litoral de Tarapacá. Memoria y patrimonio*. Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, Tarapacá.
- SCHÁVELZON, D. 1999. *Historias del comer y del beber en Buenos Aires*. Aguilar. Buenos Aires.
- SCHÁVELZON, D. 2001. *Catálogo de cerámicas históricas de Buenos Aires (siglos XVI-XX) con notas sobre la región del Río de la Plata*. Fundación para la Investigación del Arte Argentino - FADU, Buenos Aires.
- SCHÁVELZON, D. 2002. *The Historical Archaeology of Buenos Aires. A City at the End of the World*. Kluwer Academic Publishers. Nueva York.
- STELLE, L. 2001(1989). *An Archaeological Guide to Historic Artifacts of the Upper Sangamon Basin*. Center For Social Research, Parkland College.
- THERRIEN, M., E. UPRIMNY, J. LOBO, M. F. SALAMANCA, F. GAITÁN & M. FANDIÑO. 2002. *Catálogo de cerámica colonial y republicana de la Nueva Granada: Producción local y materiales foráneos (Costa Caribe, Altiplano Cundi-boyacense- Colombia)*. Fundación de Investigaciones Arqueológicas Nacionales, Banco de la República, Bogotá.
- TORNERO, R. 1872. *Chile ilustrado: guía descriptiva del territorio de Chile, de las capitales de Provincia, de los puertos principales*. El Mercurio, Valparaíso.
- URÍZAR, G., y D. BAUDET. 2004a. *Informe Análisis Alfarería Alta Temperatura (Loza Porcelana y Gres)*". Anexo Informe Proyecto Extensión Norte Línea 2, Cal y Canto – Cerro Blanco. Piques y Galerías. MS.
- URÍZAR, G., y D. BAUDET. 2004b. *Informe Análisis Alfarería Alta Temperatura (Loza Porcelana y Gres)*". Anexo Informe 2ª Etapa Proyecto Extensión Línea 5, Santa Ana – Matucana. Estaciones y Túneles Interestaciones. MS.
- VARELA V., V. CASTRO y C. ALDUNATE. 2008. *Informe de laboratorio, Sitio Cobija 24. Informe preparado para proyecto Fondecyt N° 1050991: De Cobija a*

Calama: El “desierto” costero y sus vinculaciones con las tierras altas. *Ms.*

VILCHES, F., C. REES & C. SILVA. 2008. Arqueología de asentamientos salitreros en la región de Antofagasta (1880-1930): síntesis y perspectivas. *Revista Chungara*, volumen 40, número 1:19-30.

VILLALOBOS, S. 1992. La vida fronteriza en Chile. Colecciones MAPFRE 1492, Madrid.