

**Universidad Andina Simón Bolívar**

**Sede Ecuador**

**Área de Historia**

Maestría de Investigación en Historia

**Proyecto de colonización y navegación**

**Incorporación del margen occidental del río Paraguay al dominio del Estado boliviano (1825-1871)**

Bruno Valdivia Gallardo

Tutor: Henri Godard

Quito, 2023





## Cláusula de cesión de derecho de publicación

Yo, Bruno Valdivia Gallardo, autor de la tesis intitulada “Proyecto de colonización y navegación: Incorporación del margen occidental del río Paraguay al dominio del Estado boliviano (1825-1871)”, mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de Magíster en Investigación de Historia en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo por lo tanto la Universidad, utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en los formatos virtual, electrónico, digital, óptico, como usos en red local y en internet.
2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda la responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.
3. Entrego a la Secretaría General de la Universidad en esta fecha el ejemplar respectivo de la tesis y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

7 de febrero de 2023

Firma: \_\_\_\_\_



## Resumen

Este trabajo busca investigar la incorporación del margen del río Paraguay, situada en el extremo oriental del departamento de Santa Cruz dentro del proceso de integración nacional en Bolivia. El marco temporal es de 1825, año de la fundación de la república, hasta 1871, año en que las circunstancias cambiaron de rumbo por los conflictos con Chile. Luego de la independencia de Charcas, la república se enfrentó a la inestabilidad política. Las dos principales regiones bolivianas: El Sur, representado por Sucre, la capital y La Paz, con una economía basada en la hacienda y el tributo indígena, pugnaban por la hegemonía en el país. El Estado como institución fue pugnado entre ambas regiones. Se analiza la integración nacional en el nivel simbólico, planteado por los gobiernos bolivianos a través de varios mecanismos. Por este motivo se propone la aplicación de un modelo de análisis especial para comprender la integración territorial de un terreno marginal. La zona aledaña al río Paraguay fue visualizada como una alternativa a los puertos bolivianos del Pacífico, como una opción en los proyectos que buscaban una salida al Atlántico por los ríos del Beni y los afluentes al Río de la Plata. La investigación concluye que a pesar de los mecanismos que tuvo el Estado para intentar integrar el territorio, fracasó en el objetivo durante el periodo señalado.

Palabras clave: territorialización, región, Santa Cruz, frontera, espacio, instituciones, Río de la Plata, diplomacia, Argentina, Paraguay, Brasil.



## **Agradecimientos**

A mis padres, a los docentes de la Universidad Andina, quienes siempre estuvieron dispuestos a orientarme, a mis queridos amigos, Natalia, Alejandro, Jean Paul, David, Arcentales y Sánchez, y a Stephanie, que me ayudó mucho.





## Tabla de contenidos

Índice de figuras .....	11
Introducción.....	13
Capítulo primero: Apropiación simbólica del espacio: Legitimación del proyecto nacional boliviano sobre el río Paraguay .....	27
1. Las relaciones de Bolivia con los países de la Cuenca del Plata.....	28
2. Legislación boliviana referente a la colonización de las fronteras y la navegación de los ríos .....	39
3. Discurso geográfico boliviano.....	45
4. Intereses del Estado boliviano e intereses regionales.....	51
Capítulo segundo: Incorporación física del margen occidental del río Paraguay .....	65
1. Construcción y estado de los caminos hacia el Oriente.....	66
2. Exploración y colonización boliviana de la frontera Sudoriental.....	71
Conclusión.....	93
Bibliografía.....	99



## Índice de figuras

Figura 1. La posición de las ciudades de Bolivia y los puertos abiertos a su comercio en el siglo XIX .....	16
Figura 2. Reproducción del margen del río Paraguay en 1845 .....	48
Figura 3. Reproducción del margen del río Paraguay en 1859 .....	50
Figura 4. De las distancias entre las ciudades y la frontera de Brasil en el siglo XIX ...	64
Figura 5. Espacios de interés para Bolivia sobre el margen del río Paraguay.....	72
Figura 6. Proyecto de construcción de carretera entre Sucre - Bahía Negra .....	86



## Introducción

El interés por comunicar el territorio andino con la cuenca del Río de la Plata inició muy temprano en el periodo colonial. Los primeros estadistas de origen español reflexionaron sobre las necesidades de la Corona por sacar mayores beneficios de sus nuevos dominios. Juan de Matienzo, uno de los estadistas fundamentales para la construcción del futuro espacio de la Real Audiencia de Charcas, fue quien planteó la necesidad de llevar la plata de las minas de Potosí a España a través del Mar del Norte (Atlántico). Con este motivo, el español propuso cuatro caminos para comunicar Charcas con la desembocadura del río de La Plata, entre ellas la ruta del río Paraguay.<sup>1</sup> Los españoles en Charcas estuvieron al tanto de este camino gracias a las noticias que llevó Ñuflo de Chávez. En 1547, el español Irala partió de Asunción, llegó al puerto de San Fernando y desde allí se internó en el Chaco hasta tierras de los Gorgotoquis. Posteriormente se envió hacia la región andina al capitán Ñuflo de Chávez, arribó a los Andes durante los enfrentamientos de los encomenderos contra la autoridad colonial, y ofreció apoyo a La Gasca para derrotar a Pizarro.<sup>2</sup> La información sobre lo que sucede después de este evento es compleja, pero, basta decir que, Chávez fue enviado de vuelta a Asunción y luego se envió a otro capitán desde Charcas (Manso) para que ocupe la región oriental de la Cordillera.<sup>3</sup>

En el periodo post independencia, el gobierno boliviano se encontró ante la necesidad de replantear su espacio. La dinámica giró en torno a las conexiones de las minas con los espacios exteriores, es decir, para colocar la producción de plata en los mercados europeos. Sin embargo, esta nueva etapa trajo consigo nuevos problemas. El periodo estudiado inicia en 1825 con la independencia de la república y concluye en 1871, unos años antes de la Guerra del Pacífico donde la dinámica boliviana cambió y la atención se centró en el oeste, en el Litoral. El espacio estudiado es el margen Occidental del río Paraguay que durante el siglo XIX era el límite natural entre la República de Bolivia y el Imperio de Brasil.

---

<sup>1</sup> Juan de Matienzo, *Gobierno del Perú* (Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, 1910).

<sup>2</sup> Enrique Finot, *Historia de la conquista del Oriente boliviano*, 2.<sup>a</sup> ed. (La Paz: Juventud, 1978), 85.

<sup>3</sup> Josep María Barnadas, *Charcas: Orígenes históricos de una sociedad colonial: [1535-1565]* (La Paz: Centro de Investigación y Promoción del Campesinado, 1973), 59.

En cuanto al espacio andino en su conjunto con el advenimiento de la independencia, los Andes cambiaron. Según Gondard, la dinámica caminera en los Andes se puede clasificar en caminos en direcciones Norte-Sur para las comunicaciones a larga distancia y Este-Oeste para intercambios a mediana distancia y servían para la integración de los territorios nacionales.<sup>4</sup> El siglo XIX se caracterizó por el crecimiento demográfico, y también el incremento proporcional del espacio urbano.<sup>5</sup> La región no fue atractiva para una migración masiva, especialmente. La excepción a la regla fue Bolivia en que la población urbana no sufrió una transformación importante.<sup>6</sup> En el caso ecuatoriano por ejemplo Jean Paul Deler los intercambios se realizaban en balsas o en lomos de mula, debido a la falta de carreteras aptas para transitar en carro.<sup>7</sup> Sin embargo, en el último tercio del siglo se introdujeron los transportes a vapor lo que produjo el “estrechamiento” del espacio y permitió el transporte masivo entre Costa y Sierra.<sup>8</sup> En el caso de Bolivia, los diferentes testimonios de la época criticaron constantemente la falta de caminos, entre ellos Dorado quien criticó la ausencia de un camino que comunicara el puerto de Cobija con el interior del país en la década de 1860, indicando que el tránsito desde el puerto tomaba entre 30 y 40 días con altos costos.<sup>9</sup>

Para plantear un modelo de integración del espacio para Bolivia es necesario hacer una reflexión sobre su territorio durante los primeros años de vida republicana. Por esto es necesario poner en consideración la relación entre el interior de y los puertos próximos sobre el océano Pacífico. El Aldeano, un escritor anónimo de la década de 1830 indicaba que: “Su único puerto de La Mar (Cobija) no está en un punto tan interesante para la Guerra y aún le falta mucho para serlo del comercio”.<sup>10</sup> Es decir que el interés económico por este puerto era mínimo. Por otra parte, José Vicente Dorado escribió en 1862 que se demoraban entre 30 y 40 días de viaje entre Potosí y el puerto de Cobija, además que el

---

<sup>4</sup> Pierre Gondard, “Vías de comunicación en los países andinos. Del Cápac Ñan a los corredores bioceánicos, cambios en los ejes de integración”, en *Los Andes y el reto del espacio mundo Homenaje a Olivier Dollfus*, ed. Carlos Peñaherrera del Águila et al. (Lima: Institut français d'études andines, 2013), <http://books.openedition.org/ifea/473>.

<sup>5</sup> Oliver Dollfus, *El reto del espacio andino*, Perú Problema 20 (Lima: Instituto de Estudios Peruanos, 1981), 106.

<sup>6</sup> *Ibid.*, 107.

<sup>7</sup> Jean Paul Deler, *Ecuador: Del espacio al Estado nacional*, 2.a ed. (Quito: Corporación Editora Nacional / Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2007), 255.

<sup>8</sup> *Ibid.*, 258.

<sup>9</sup> *Ibid.*, 2–3.

<sup>10</sup> Anónimo, *Bosquejo del estado en que se halla la riqueza nacional de Bolivia con sus resultados, presentando al examen de la nación por un Aldeano hijo de ella. Año de 1830*, ed. Ana María Lema Garrett et al., Colección Academia 2 (La Paz: Plural / Facultad de Humanidades y ciencias de la Educación - UMSA, 1994), 98.

viaje era bastante costoso.<sup>11</sup> El mismo autor señaló que los bolivianos consideraban que la causa del retraso del comercio del país se debía a la distancia con Cobija.<sup>12</sup> Sintetizando, Cobija era un puerto que presentaba muchas dificultades para el tránsito boliviano. ¿Cuál era la alternativa? El francés Wiener, quien visitó el país a mediados del siglo XIX, ilustró la opción de manera muy clara. Señaló que el presidente se había instalado en La Paz por la facilidad de la comunicación con la costa. Explicaba que, si bien Bolivia tenía litoral, la distancia entre los centros poblados y el puerto estaba travesada por el desierto de Atacama, lo que llevaba a que las comunicaciones entre el Litoral y el resto del país se realizasen por el puerto de Arica.<sup>13</sup>

El comercio y las comunicaciones bolivianas con el exterior se realizaban a través de Arica en Perú, en lugar de Cobija que se encontraba bajo su soberanía. Este dato es vital, pues significa, que Bolivia no tenía los medios para comunicarse directamente con su territorio costero, al mismo tiempo que no podía controlar su comercio hacia el exterior del espacio. La historiografía ha llamado a este dilema boliviano *mediterraneidad*. Según Vargas, “mediterraneidad” y “encierro” son términos que se acuñaron para referirse a la ausencia de una ruta o camino directo al mar y es un fenómeno originado durante el periodo republicano.<sup>14</sup> Este fenómeno fue matizado por José Luis Roca en *Fisonomía del regionalismo boliviano*, en que señaló que el Sur del país se inclinó por comerciar por el puerto de Cobija y el Norte lo hizo por Arica. Esta lógica también fue aceptada por la historiadora Rossana Barragán en “El armazón estatal y sus imaginarios. Historia del Estado”.<sup>15</sup> Esto se explica a través de las distancias, pues Potosí, al Sur, se encontraba a 158 leguas de Cobija, mientras, La Paz, al Norte, se encontraba a 232 leguas del mismo puerto.<sup>16</sup> Según Fifer, la mediterraneidad del país siempre fue una desventaja, lo que provocó su retraso, siendo la imposibilidad de incorporar Arica su mayor obstáculo.<sup>17</sup>

---

<sup>11</sup> José Vicente Dorado, *Hechos históricos y reflexiones político-económicas aplicables a la actualidad de Bolivia* (Sucre: Pedro España, 1862), 2–3.

<sup>12</sup> *Ibid.*, 5–6.

<sup>13</sup> Charles Wiener, “El más majestuoso de los espectáculos”, en *La Paz: vista por viajeros extranjeros y autores nacionales*, ed. Mariano Baptista Gumucio, 2da. ed. (La Paz: Fundación Cultural del Banco Central de Bolivia, 2009), 74.

<sup>14</sup> Stephanie Carola Vargas Mansilla, “El encierro del espacio nacional boliviano visto desde Mejillones de 1842 a 1866” (Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador, 2018), 6.

<sup>15</sup> Rossana Barragán y José Péres, “El armazón estatal y sus imaginarios. Historia del Estado”, *El Estado del Estado* (La Paz: PNUD/Plural, 2007), 127–218.

<sup>16</sup> José María Dalence, *Bosquejo estadístico de Bolivia*, 2.a ed. (La Paz: Universidad Mayor de San Andrés, 1851), 41–42.

<sup>17</sup> Valerie Fifer, *Bolivia: territorio, situación y política desde 1825*, ed. Robert Hunter, trad. Sergio Aguirre Mac-kay (Buenos Aires: Francisco de Aguirre, 1976), 399.

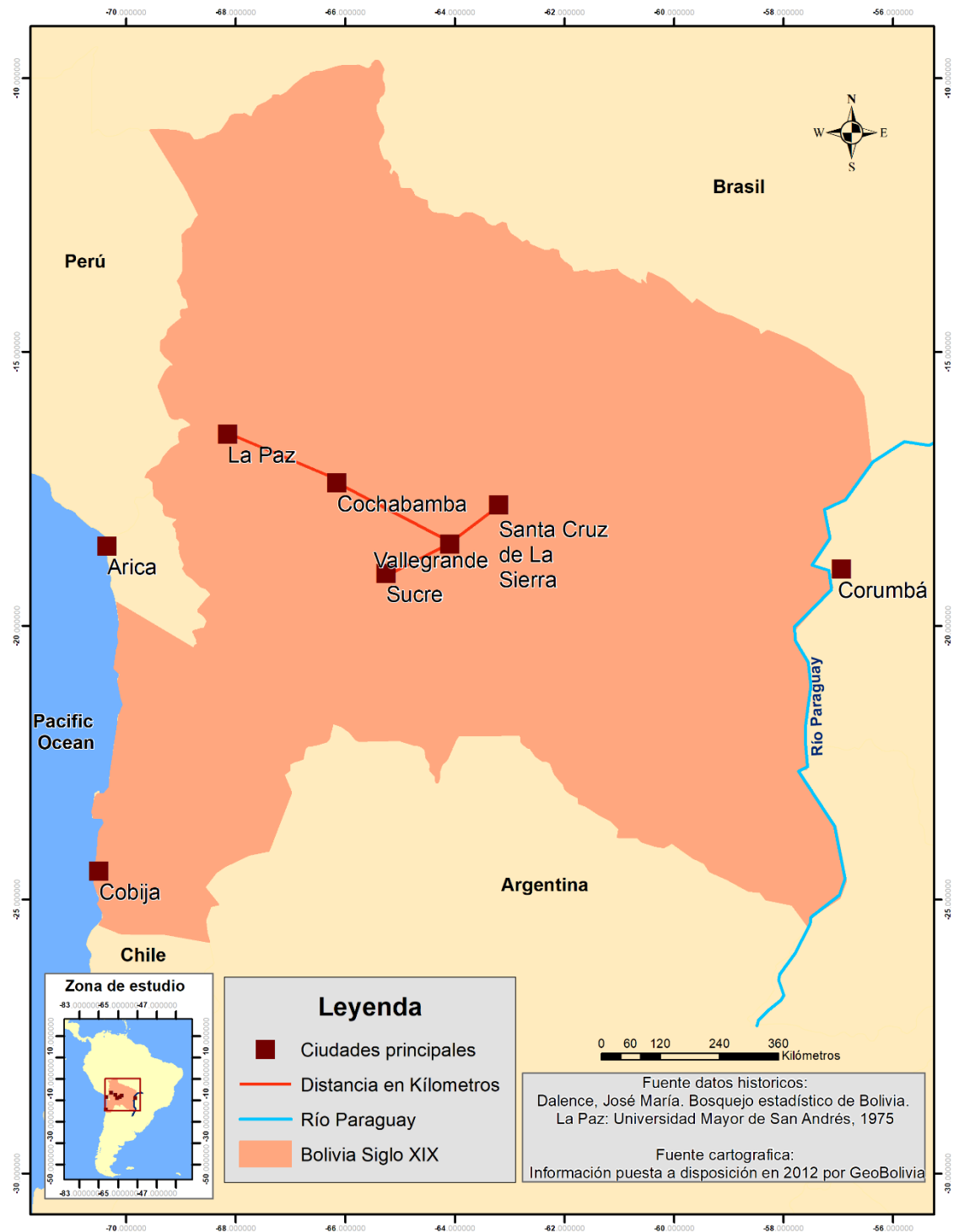


Figura 1. La posición de las ciudades de Bolivia y los puertos abiertos a su comercio en el siglo XIX.

Fuente y elaboración propias con base en la cartografía de Ruth Caicedo Palacio a partir de Bosquejo estadístico de Bolivia y GeoBolivia.



Bolivia carecía de una salida directa hacia el océano Pacífico, es decir que era mediterránea de facto, por este motivo se vio obligada a buscar otra salida, esta vez hacia el Atlántico, a través de sus ríos navegables en el Oriente. Pero para hacer posible el aprovechamiento y la navegación de estos ríos eran necesario incorporarlos a su control.

La historiografía boliviana, a partir del siglo XIX hasta la actualidad, no profundizó el estudio de la incorporación territorial de diferentes espacios. La región Oriental del país dividida a grandes rasgos en amazónica y rioplatense fue periférica en la historiografía boliviana hasta mediados de la década de 1980. El margen occidental del río Paraguay no fue un objeto de investigación llamativo para los historiadores bolivianos pese a que la región se planteó varias veces como un espacio estratégico para el país, especialmente después de la Guerra del Pacífico (1879-80).

A pesar de las pocas publicaciones sobre este espacio, se puede encontrar en él un escenario ideal para comprender varias características del Estado boliviano durante el siglo XIX. En primer lugar, la opinión pública boliviana planteó varias veces la necesidad de utilizar el río para establecer un puerto que sirviera para el comercio de los departamentos del interior de Bolivia con los puertos rioplatenses y europeos. En segundo lugar, se puede encontrar que este espacio fue fundamental para comprender las relaciones entre la república andina con los países rioplatenses y el Imperio de Brasil. En cuanto al caso específico, el estudio de los mecanismos que el gobierno boliviano puso en marcha durante el siglo XIX, permite identificar de forma muy particular como se emprendió la misión de transformar y ocupar el espacio.

Los resultados de la investigación ayudan a comprender los procesos inmateriales y materiales del proceso de integración de las periferias al control de los estados andinos durante el siglo XIX. Al mismo tiempo, la propuesta de abordaje del tema puede servir de modelo para investigar la incorporación territorial de otros espacios orientales en Bolivia como ser el Norte de La Paz, Beni, el Chaco e incluso regiones que el Estado no logró incorporar como la región gomera, la frontera con Mato Grosso y el Chaco Boreal.

Para hacer un balance sobre la temática abordada es necesario comprender que este lugar se mantuvo en la periferia del espacio y de la memoria. Los ejes abordados son: el Estado como institución, la política dirigida al Oriente, las regiones y la geopolítica boliviana. Es importante estudiar cada uno de estos ejes para comprender los motivos y los móviles por los que el Estado avanzó en el espacio y condicionaron su desempeño. Con este motivo se seleccionó textos de diverso origen y temática como ser: tesis,

artículos académicos y otro tipo de publicaciones que serán útiles para comprender el estado de la cuestión.

Para enfocarse en el primer eje temático es necesario reiterar que se debe comprender al Estado como una institución, no como un mecanismo puro y duro de dominación social a pesar de las dificultades metodológicas que genera la diferenciación. Una de sus características fundamentales es que ejerce su autoridad sobre determinado territorio, según el momento histórico elabora una constitución que racionaliza las relaciones entre los diferentes grupos socioeconómicos. Estos grupos pugnan entre sí por la hegemonía en el espacio.<sup>18</sup> Rossana Barragán propone analizar el proyecto ideológico del Estado y lo que este implica, como ser la construcción que busca legitimar una dominación inaceptable.<sup>19</sup> Señala que este tuvo una política diferencial y diversa, no homogénea y unificada.<sup>20</sup> Es importante contrastar esta propuesta en relación a la de Juan Manguashca, pues esta señala que Estado buscó lograr la homogeneización y la unificación en el proceso en que el Estado fue impulsor de la Integración nacional.<sup>21</sup> Del contraste de estas dos propuestas se considera necesario reflexionar y plantear un modelo que sirva para estudiar la incorporación territorial de un espacio en varios niveles.

En América Latina, una vez que los países se independizaron de España, reclamaron el control de territorios en los cuales no tenían presencia. Por este motivo, a lo largo del siglo XIX, el desafío de los gobiernos fue avanzar sobre sus fronteras internas. El Estado fue el motor del proceso de integración territorial.<sup>22</sup> Según Juan Manguashca, el Estado logró cohesionar la sociedad ecuatoriana a través de varios mecanismos: penetración política y administrativa, homogeneización normativa e incorporación social.<sup>23</sup> En el caso ecuatoriano, a lo largo del siglo XIX, la integración fue social y los conflictos fueron entre fuerzas que se enfrentaron en nivel espacial, es decir “poder central”, “poder regional” y “poder local”. El poder central era el Estado como “institución”, mientras que los poderes regionales y locales no fueron instituciones, sino sistemas de dominación social. Debido a la debilidad económica los agentes históricos se

---

<sup>18</sup> Jean Paul Deler, *Ecuador: Del espacio al Estado nacional*, 2.<sup>a</sup> ed. (Quito: Corporación Editora Nacional / Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2007), 13.

<sup>19</sup> Rossana Barragán, “El Estado pactante, gobierno y pueblos: La configuración estatal y sus fronteras. Bolivia, 1825-1880” (Tesis de Doctorado, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 2001), 35.

<sup>20</sup> *Ibid.*, 259.

<sup>21</sup> Juan Manguashca, “El proceso de integración nacional en el Ecuador: El rol del poder central, 1830-1895”, en *Historia y región en el Ecuador 1830-1930*, Biblioteca de Ciencias Sociales 30 (Quito: Corporación Editora Nacional, 1994), 355-420.

<sup>22</sup> *Ibid.*, 356.

<sup>23</sup> *Ibid.*, 357.

formaron lentamente.<sup>24</sup> Sin embargo, Maiguashca dejó como pendiente la integración material del espacio.

El Estado también buscaba constituir la nación, que era una idea que se impuso en las ideas regionales. Debido a esto se puso en marcha el proyecto nacional que implicaba visiones retrospectivas y normativas del concepto de nación basadas en parámetros de lo que esta debía ser o tener, como lo nacional popular, las condiciones materiales, la modernización del Estado, la existencia de una burguesía nacional, una participación democrática y la homogeneización de los ciudadanos.<sup>25</sup> El proyecto también incluía una visión territorial; esto pudo verse en las publicaciones posteriores a la independencia donde se insistía en la necesidad de “tomar conocimiento” del territorio, promover colonias y a su vez la apertura de caminos y “canales de consumo.”<sup>26</sup> Los proyectos también se veían desde varias ópticas regionales e institucionales: desde la sede de gobierno donde se planeaban los proyectos de exploración y colonización, y a partir los periódicos de distintas regiones del país que incorporaban múltiples representaciones de los espacios.<sup>27</sup>

Los polos de poder se pueden caracterizar como ejes diferenciales humanos, económicos y políticos. En el caso boliviano estos ejes estaban establecidos también por la vinculación con los puertos y la economía mundial. Los dos ejes bolivianos eran el Norte y el Sur que se encontraban en un frágil equilibrio.<sup>28</sup> Estas eran construcciones geográficas, políticas y sociales que parecían haberse originado durante la guerra de la independencia. El Norte y el Sur se relacionaron a los puertos del Pacífico, Arica y Cobija.<sup>29</sup>

La característica de las regiones nos brinda un mayor entendimiento de sus intereses. El Sur estaba constituido por el eje Potosí, Sucre y se proyectaba sobre Tarija, la cuenca del Plata y Atacama.<sup>30</sup> El Sur, geográficamente estaba construido alrededor de la cuenca del Pilcomayo y la riqueza argentífera, también era estratégico para vincularse con Cochabamba y Santa Cruz.<sup>31</sup> El Norte, en cambio, es dominado por la ciudad de La

---

<sup>24</sup> Ibid., 359.

<sup>25</sup> Fernando Unzueta, “Periódicos y la formación nacional: Bolivia en sus primeros años”, *Latin American Research Review* 35, n° 2 (2000): 35–36.

<sup>26</sup> Ibid., 61.

<sup>27</sup> Ibid., 63.

<sup>28</sup> Barragán, “El Estado pactante”, 261.

<sup>29</sup> Ibid., 289.

<sup>30</sup> José Luis Roca, *Fisonomía del regionalismo boliviano*, 2.<sup>a</sup> ed. (La Paz: Plural Editores / CID, 1999), 54.

<sup>31</sup> Ibid., 55.

Paz, que se extiende por los Andes Centrales.<sup>32</sup> Los paceños entre tendencias pro y anti peruanas intentaron segregarse de Bolivia o segregarse regiones del Perú.<sup>33</sup> Los intereses del Norte estaban orientados a establecer comercio hacia el puerto de Arica, y por otra parte su situación geográfica lo inclinó a apoyar la navegación de los ríos amazónicos.

Para analizar la cuestión del Oriente y su integración al control del Estado debemos problematizar la “integración territorial”, entendiéndola como los obstáculos que tuvo para establecer agentes del Estado en todo el territorio. Por otra parte, se debe diferenciar de la “integración social”, entendida como el proceso por el cual los pueblos transfieren su lealtad a un sistema estatal más amplio.<sup>34</sup> El Oriente se visibilizó a mediados del siglo XIX, como consecuencia del interés de los grupos dirigentes para organizar el Estado-nación. Este interés debe ser relacionado con el concepto de mediterraneidad, pues sería una alternativa o complemento a los puertos del Pacífico, que no eran de fácil acceso para el transporte y el comercio exterior boliviano. Entonces los gobiernos se preocuparon por formar los aparatos legales para favorecer la colonización, navegación de los ríos, la inmigración, la reducción y evangelización del territorio y la explotación de los recursos naturales.<sup>35</sup> Los tres ejes de la política estatal para incorporar el Oriente fueron: el económico, que buscaba convertir al indígena bárbaro autosuficiente, es decir, en sujeto productivo. El ideológico, convertirlo en ciudadano. Y el motivo geoestratégico, incorporando el espacio oriental a su control.<sup>36</sup> Sin embargo, entre 1825 y 1880, la política boliviana sobre sus orientes fue vacilante.<sup>37</sup> El proyecto de integración espacial pretendía seguir el modelo de Estados Unidos del siglo XIX en su expansión interna, con esquemas de colonización, navegación interior, construcción de ferrocarriles.<sup>38</sup>

Para el Estado, los orientes representaban una frontera interna, es decir, el límite de su dominio dentro del territorio que reivindica. El término frontera fue utilizado por el gobierno cuando se refería al establecimiento de colonias en las “fronteras con los

---

<sup>32</sup> Ibid., 56.

<sup>33</sup> Ibid., 57.

<sup>34</sup> Eduardo López Aranguren, “Regionalismo e integración nacional: Aproximación teórica”, *Revista Española de Investigaciones Sociológicas* 15 (Jul.-Sep., 1981) (1981): 62.

<sup>35</sup> Pilar García Jordán, “Misiones, fronteras y nacionalización en la Amazonía Andina: Perú, Ecuador y Bolivia (siglos XIX-XX)”, en *La nacionalización de la Amazonía: Ponencias*, ed. Pilar García Jordán y Núria Sala i Vila, (Barcelona: Publicacions, Universitat de Barcelona, 1998), 13.

<sup>36</sup> Pilar García Jordán, *Cruz y arado, fusiles y discursos: La construcción de los Orientes en Perú y Bolivia, 1820-1940* (Lima: Institut français d'études andines, 2001), 16.

<sup>37</sup> Ibid., 19.

<sup>38</sup> Valerie Fifer, *Bolivia: territorio, situación y política desde 1825*, ed. Robert Hunter, trad. Sergio Aguirre Mac-kay (Buenos Aires: Francisco de Aguirre, 1976), 40.

bárbaros” por lo que se favoreció la presencia y asentamientos misionales o fortines.<sup>39</sup> Al mismo tiempo, los límites externos eran problemáticos para el país, lo que implicaba que no hubiera políticas firmes para la delimitación. Por este motivo el Estado vio como una necesidad el adquirir conocimiento del territorio y describirlo, que era una herramienta para defender el territorio en los litigios con los países limítrofes y también sería útil para plantear proyectos de inmigración y colonización.<sup>40</sup>

La política del Estado, dirigida a la incorporación del Oriente a su dominio, estaba motivada por las oportunidades que el territorio podía brindar. En el caso del margen del Paraguay se presentaba como un espacio útil en cuanto a la posibilidad de abrir un canal de comunicación con el exterior que fuera un complemento/alternativa a los puertos sobre el Pacífico. Durante el siglo XIX se planteó la necesidad de conocer y abrir rutas hacia el Atlántico por varios puntos del territorio oriental para aumentar el comercio. La navegación fue un factor fundamental para Bolivia que buscaba unir las cuencas del Plata y Amazonas.<sup>41</sup> También se esperaba civilizar y poblar la región, pues en la concepción liberal de “civilización” se asociaba esta idea a la cultura urbana europea y los valores de la alta cultura latinoamericana.<sup>42</sup>

Tomando en cuenta los factores políticos que jugaron en la incorporación de los orientes bolivianos, cómo se plantearon proyectos atlánticos acordes a las disputas Norte-Sur, las motivaciones y los argumentos planteados para proponer que se anexe el espacio próximo al río Paraguay, se puede decir que el problema de nuestra investigación es la integración territorial.

El Estado se enfrentó a la misión de integrar este espacio a su dominio. Para el caso ecuatoriano, Juan Maiguashca propuso estudiar el papel del Estado en su dimensión institucional en el proceso de la integración nacional, y se enfocó específicamente en el plano inmaterial. En esta tesis, adoptando la propuesta de Maiguashca, añadimos el plano físico por ser necesario para comprender la penetración en un territorio periférico a partir de sus propios procesos. Este planteamiento nos lleva preguntarnos: ¿Cómo el Estado boliviano emprendió el proceso de integración del espacio próximo al río Paraguay, de características periféricas, a su dominio en el periodo 1825-1871?

---

<sup>39</sup> Barragán, “El Estado pactante”, 295.

<sup>40</sup> *Ibid.*, 276.

<sup>41</sup> *Ibid.*, 282.

<sup>42</sup> Fernando Unzueta, “Escenas de lectura: Naciones imaginadas y el romance de la historia en Hispanoamérica”, *Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades*. Año 8, n° 13 (primer semestre de 2005): 14.

La primera pregunta que se plantea para encaminar la resolución de la pregunta anterior es: ¿cuáles fueron los medios que empleó el Estado para incorporar la zona de forma simbólica a su dominio? Para encontrar la respuesta, se propone analizar cuatro factores fundamentales. En primer lugar, durante el siglo XIX, en Latinoamérica los nuevos Estados emprendieron la misión de integrar los territorios periféricos. En todos los casos las reivindicaciones se encontraban solamente sobre la mesa, pues se basaban en la documentación colonial. Por este motivo, las negociaciones y relaciones entre países de la región rioplatense entran en el plano simbólico, dado que buscan imponer ideas de dominio sobre un territorio que no se controla. En segundo lugar, se estudia la legislación relacionada a la integración de los espacios periféricos, como ser las leyes y decretos sobre integración, colonización y navegación en los ríos del Oriente. En tercer lugar, se trabaja sobre la producción cartográfica impulsada por el Estado, por ser la representación de los intereses bolivianos en el espacio. Finalmente, se debe comprender los motivos del interés boliviano en el espacio no solo por el territorio, sino por su valor estratégico en la concepción del espacio social de la élite minera.

La segunda pregunta, concerniente al plano material es ¿cómo se planteó la penetración física en el espacio y cuáles fueron las medidas empleadas para este fin? Para responder a esta pregunta deben tomarse en cuenta dos planos. El primer plano sobre la construcción de infraestructura de parte del Estado, se avanza en el terreno a través de la apertura de caminos. El segundo plano es directamente concerniente a la apertura de la frontera a través de la exploración y colonización. Este es el más problemático, pues se verá que el Estado intentó avanzar de forma directa e indirecta en el territorio. Directa en el sentido en que se envió agentes del Estado a imponer la autoridad boliviana, independientemente a sus resultados. Indirecta en el sentido que se concesionó el territorio a la iniciativa privada para que hiciese lo que el estado no podía, establecer puertos y centros poblados en la zona.

El presente trabajo busca estudiar las formas de integración territorial del espacio del río Paraguay al control boliviano. Nuestro sujeto de estudio es la élite minera que a través del Estado planteó la necesidad de incorporar el margen del río, basándose en las posibilidades de que este pueda ser una alternativa de comunicación al exterior. Nuestro instrumento de recolección es la recopilación documental de varios tipos de documentos. Para comprender la relación de Bolivia con los países rioplatenses utilizamos tratados y documentos producidos en el ámbito diplomático. Para investigar la incorporación física revisamos diarios, informes y contratos con empresas concesionarias. Se hizo un análisis

de los mapas producidos durante el periodo estudiado resaltando las diferencias entre estos. Estos objetos de estudio nos permiten comprender cómo se emprendió la incorporación del espacio al dominio boliviano desde cómo definió el territorio frente a los países vecinos, cómo presentó a la opinión pública la utilidad del espacio, cuáles fueron los medios que utilizó el gobierno para llegar hasta esta frontera, cómo se representó el espacio, y quiénes se beneficiaban del establecimiento de puertos y presencia boliviana sobre los ríos afluentes al Río de la Plata.

Los conceptos clave utilizados en este trabajo son: territorialidad, integración, espacio social y frontera (interna o externa).

La territorialidad es entendida como un intento de afectar, influir o controlar acciones, interacciones o acceso al afirmar y tratar de hacer cumplir el control sobre un área geográfica específica. Por territorialidad humana nos referimos al intento de afectar, influir o controlar acciones e interacciones (de personas, cosas y relaciones) afirmando e intentando imponer el control sobre un área geográfica.<sup>43</sup> El intento de un grupo individual (x) de influir, afectar o controlar objetos, personas, relaciones (y) delimitando y afirmando un área geográfica.<sup>44</sup>

El espacio social es un espacio, físico y virtual donde se desarrollan las interacciones sociales de acuerdo a las características de los diferentes grupos que componen un universo social. Sobre este, Henri Lefebvre plantea las siguientes preguntas: ¿quién produce? ¿Cómo produce? ¿Qué? ¿Por qué y para quién? Y afirma que la naturaleza crea y provee al sujeto social, lo provisto son *valores de uso* y todo valor de uso retorna a la naturaleza o sirve como bien natural.<sup>45</sup>

La integración es el proceso por el cual los pueblos transfieren su lealtad a un sistema estatal más amplio.<sup>46</sup> En el aspecto ideológico de la integración nacional definimos imaginario cómo “la forma en la que las sociedades se conciben a sí mismas y «piensan» colectivamente su existencia social, sobre la base de una concepción compartida por amplios grupos sociales, o bien, por la sociedad en su conjunto, que hace

---

<sup>43</sup> Robert Sack, “Human Territoriality: A Theory”, *Annals of the Association of American Geographers* 73, n° 1 (marzo de 1983): 55.

<sup>44</sup> *Ibid.*, 56.

<sup>45</sup> Henri Lefebvre, “El espacio social”, en *La producción del espacio*, ed. Ion Martínez Lorea, Emilio Martín Martínez Gutiérrez, y Capitán Swing Libros (Madrid: Capitán Swing, 2013), 127.

<sup>46</sup> López Aranguren, “Regionalismo e integración nacional”, 62.

posible la práctica o las ‘maneras de hacer’, fija las normas -sus posibles desviaciones- y dota de legitimidad a la existencia social”.<sup>47</sup>

La frontera interna es el espacio marginal “ [...] donde gente de distintas culturas interactuaba en el marco de condiciones particulares y se desarrollaban instituciones específicas...”.<sup>48</sup> La frontera externa es el límite del territorio del Estado nación. La teoría del colonialismo interno sostiene que la relación entre regiones no es entre iguales, sino es de dominación – dependencia.<sup>49</sup>

Las fuentes que son utilizadas en la presente tesis son de naturaleza primaria y secundaria con las cuales pueden analizarse los mecanismos de integración territorial puestas en marcha por el Estado. Dadas las características de nuestro trabajo y las limitaciones en cuanto a la disponibilidad de archivos, podemos señalar que las fuentes que fueron visitadas son: textos de historia escritos en el siglo XIX, mapas de la época en los que desarrolla el discurso geográfico, publicaciones de la época, documentación variada referente especialmente al Ministerio del Interior, dependiente del Poder Ejecutivo, leyes emitidas por el Poder Legislativo y otros documentos de la época. En su mayoría medios impresos. Las fuentes impresas se las consultó la Hemeroteca y la Folletería de la Universidad Mayor de San Andrés (UMSA) en la ciudad de La Paz. En el Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia (ABNB), particularmente el Fondo del Ministerio del Interior que sirvió como vehículo para los agentes del Estado enviados al espacio y el presidente de la república. En el caso del Archivo Histórico de Santa Cruz de la Sierra (AHSCS) se revisará el Fondo Prefectural, donde se aloja la documentación de la prefectura que, institucionalmente depende del Poder Ejecutivo. También se consultó el Archivo histórico de la Casa de la Libertad de la ciudad de Sucre, en el que se encontró varios mapas de la época.

En resumen, esta propuesta se logra concretar en dos capítulos; el primero titulado “Apropiación simbólica del espacio: Legitimación del proyecto nacional boliviano sobre el río Paraguay” analiza las formas en que el Estado justifica su interés en la zona y cómo se instrumenta de varios medios para este propósito. Nos enfocamos en la diplomacia con

---

<sup>47</sup> Alicia Fernanda López Andrade, “Amazonía, Proyectos civilizatorios e imaginario del progreso: Una lectura comparativa de El Amazonas y las cordilleras (1879-1882), de Charles Wiener; y la Geografía de la República del Ecuador (1858), de Manuel Villavicencio” (Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador, 2018), 17, <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6099/1/T-2566-MHA-Lopez-Amazonia.pdf>.

<sup>48</sup> Emir Reitano y Paulo Possamai, eds., *Hombres, poder y conflicto. Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis* (La Plata: Facultad de Humanidades y ciencias de la Educación / Universidad Nacional de La Plata, 2015), 8.

<sup>49</sup> López Aranguren, “Regionalismo e integración nacional”, 63.



los países rioplatenses, sus propuestas para hacer valer sus pretensiones territoriales sobre el espacio, a la vez de negociar con ellos la libre navegación de los ríos. Posteriormente abordamos el estudio del marco constitucional, que fue un instrumento para organizar la colonización e inmigración al espacio, a la vez de fomentar el comercio y el establecimiento de centros poblados. También se analiza el discurso geográfico boliviano a través de los mapas que se produjeron en la época describiendo y comparando los cambios que se hicieron en la representación del espacio. Finalmente, se reflexiona sobre los intereses del Estado boliviano que a la vez son reflejo de los intereses regionales sobre la incorporación del margen del río tomando en cuenta los factores que la motivaban y las propuestas de cómo debía llevarse a cabo.

En el segundo capítulo, “Incorporación física del margen occidental del río Paraguay”, se aborda la construcción de vías de comunicación desde el interior del país con el litoral del río Paraguay. También se analizan los procesos de penetración de agentes del Estado, como ser funcionarios públicos, delegados para reconocer el espacio y promover la obediencia a las leyes bolivianas. El ingreso de empresas privadas con concesiones territoriales y sociedades que tenían interés en colonizar la región, crear centros poblados y establecer puertos que sirvieran para el comercio boliviano.



## **Capítulo primero**

### **Apropiación simbólica del espacio: Legitimación del proyecto nacional boliviano sobre el río Paraguay**

En este primer capítulo se abordará el plano simbólico de la incorporación territorial del margen del río Paraguay. Bolivia enfrentó la misión de incorporar el espacio oriental a su dominio de varias maneras. El sentido simbólico de la integración territorial es importante pues en un territorio en el que no se tenía presencia establecida y fija era necesario crear una visión que respaldase la exploración y la conquista. En este sentido, es pertinente comprender tres aspectos fundamentales: la diplomacia, la creación de un marco normativo y el desarrollo de un discurso geográfico. Finalmente es necesario conocer los móviles de la penetración en el espacio por lo que estudiaremos los intereses del Estado y de los grupos de poder en la zona.

El primer aspecto es el diplomático, pues el gobierno boliviano trató de negociar con sus vecinos. La relación política y geopolítica entre los países rioplatenses fue tensa y el Estado boliviano debió entenderse con uno y otro gobierno en diferentes momentos en el contexto de sus intereses y los de sus vecinos. Los dos países que marcaron el ritmo de las relaciones bolivianas con la región fueron las Provincias Unidas del Río de la Plata y el Imperio de Brasil, quienes se enfrentaron constantemente por la hegemonía de la región.

El Estado boliviano entendió la necesidad de crear un marco legal para organizar las políticas referentes a la incorporación de los orientes en general y del margen del río Paraguay en particular. Los temas que abordamos son: las leyes de inmigración extranjera, el establecimiento de colonias y núcleos poblados en la región y para el caso del margen espacio que estudiamos. El objetivo de estas leyes y decretos fue favorecer la integración de estos territorios al control boliviano. Esta forma era diferenciada, pues se imponían las autoridades bolivianas pero las normas tendían a ser más blandas en pro de hacer su poblamiento más atractivo.

Durante el siglo XIX, en Latinoamérica, los países difundieron mapas en los cuales representaban de forma gráfica sus ideales de espacio. En Bolivia se produjeron dos mapas durante nuestro periodo estudiado, los cuales nos servirán para analizar el

discurso geográfico difundido desde el Estado, cuál fue su concepción del espacio fronterizo en el margen del río Paraguay y si es que hubo variaciones entre unos mapas y otros. Las regiones jugaron un papel fundamental en la concepción del Estado sobre el territorio. Por este motivo, es necesario comprender las características de las regiones y sus intereses, especialmente la región Sur, pues se vio más interesada por la vinculación de Bolivia con los ríos rioplatenses pues se vieron como una alternativa para conectar su economía exportadora de minerales con los mercados europeos.

## 1. Las relaciones de Bolivia con los países de la Cuenca del Plata

La situación geográfica de Bolivia en el periodo 1825-1871 fue importante en la región porque afectó a sus vecinos debido a que su territorio se ubica entre el océano Pacífico, la cuenca del Amazonas y la cuenca del Plata con salida al océano Atlántico. Según Sánchez Gijón, las salidas del país a los océanos se encontrarían frustradas.<sup>50</sup> Complementando, el país se hallaría en el *divortia aquarum*, lo que influye en la importancia internacional del país.<sup>51</sup> Ninguno de los ríos bolivianos permitía la navegación ininterrumpida a los océanos. Los ríos andinos, en su mayoría, no fluyen hacia el Pacífico o no son navegables. Por otra parte, si bien Bolivia pertenece a los sistemas fluviales del Amazonas y del Plata, en la práctica se encuentra desvinculada de estos.<sup>52</sup> Para integrarse a las cuencas que fluyen hacia el océano Atlántico, debía adecuarse a las políticas de Argentina y Brasil, que a su vez competirían por influir en Bolivia.<sup>53</sup>

Durante el periodo de la conquista española, las exploraciones por los ríos platenses se realizaron desde Asunción del Paraguay con el objetivo de abrir una ruta hacia el Alto Perú. En este proceso, los expedicionarios españoles y asunceños se encontraron con los españoles que ya ocupaban Charcas, iniciando una pugna jurisdiccional que derivó en la creación de la provincia de Moxos y la fundación de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra que, poblada por paraguayos, pasó al control de la Audiencia de Charcas. En el periodo colonial esta última (sobre la cual se creó el Estado boliviano) estuvo bajo la jurisdicción del Virreinato de Perú primero y luego de las Reformas Borbónicas del virreinato del Río de la Plata. Es decir que, antes de cumplir el

---

<sup>50</sup> Antonio Sánchez-Gijón, *La integración en la Cuenca del Plata*, Sociología y política (Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana / Ediciones de Cultura Hispánica, 1990), 84.

<sup>51</sup> Jorge Escobari Cusicanqui, "Escenario geográfico", en *Historia diplomática de Bolivia*, 3.<sup>a</sup> ed., vol. I (La Paz: Universidad Boliviana, 1978), 57.

<sup>52</sup> *Ibid.*, 59.

<sup>53</sup> Sánchez-Gijón, *La integración*, 190.

papel de equilibrio territorial, constituyó un anexo de Lima y luego de Buenos Aires.<sup>54</sup> Al mismo tiempo en la región de la frontera los españoles y los portugueses establecieron puntos de vigilancia a lo largo del río Paraguay, dado que era un sector de equilibrio en la frontera de los imperios portugués y español.<sup>55</sup> En 1825 las Provincias Unidas del Río de la Plata no reconocieron la independencia de la República de Bolivia basándose en el derecho del *Uti Possidetis de Jure*, afirmando que el territorio estaba ocupado por los ejércitos extranjeros; sin embargo, en la práctica, Charcas ya no era administrada desde Buenos Aires.<sup>56</sup>

Los países que comprenden la cuenca del Río de la Plata, además de Bolivia, son: Argentina, Uruguay, Paraguay y Brasil, todos ellos se independizaron del dominio colonial ibérico a inicios de la década de 1820. Estos estados se enfrentaron a la inestabilidad política durante el periodo 1820-1850. El Imperio del Brasil y las Provincias Unidas del Río de la Plata, que luego serían la República Argentina, se enfrentaron en dos ocasiones por el control de Montevideo, mientras que Paraguay sostuvo una política aislacionista hasta la década de 1840 en que inició un proceso de modernización.

Brasil se independizó de Portugal bajo el sistema imperial, el primer emperador de Brasil fue Pedro I (1822-31). La situación en el sur de Brasil llevó al país a la guerra con Argentina por el control de la Banda Oriental. La derrota de Brasil debilitó su gobierno. Gracias a la intervención británica en el acuerdo de paz entre ambos países se creó la República Oriental del Uruguay.<sup>57</sup> Debido a la crisis política y al sentimiento popular anti Portugal, el emperador debió abdicar dejando a su hijo menor de edad a cargo del país. Gracias a su minoría de edad, el país pasó a estar controlado por un parlamento y una regencia. Luego de la abdicación de Pedro I la unidad del país estuvo amenazada por revueltas en los estados al Norte y Sur del país. En este mismo periodo de gobierno también se iniciaron las reformas liberales de 1834. Dichas revueltas locales reflejaron sus estructuras sociales, pues estos movimientos pedían federalizar el país, aunque las más radicales tuvieron tinte separatista.<sup>58</sup> Una de las revueltas más radicales de las regiones en busca de la independencia sucedió en Río Grande do Sul, en el extremo Sur del país. Este Estado estuvo económica, política y socialmente ligado a Uruguay por lo

---

<sup>54</sup> Escobari Cusicanqui, “Escenario geográfico”, 61.

<sup>55</sup> Fifer, *Bolivia*, 261.

<sup>56</sup> *Ibid.*, 269–70.

<sup>57</sup> Leslie Bethell y José Murillo, “Brasil (1822-1850)”, en *América Latina independiente: 1820 - 1870*, ed. Leslie Bethell, Historia de América Latina, Leslie Bethell, ed. 6 (Barcelona: Ed. Crítica, 1991), 327–28.

<sup>58</sup> *Ibid.*, 338.

que exigió, exigió su independencia y fue militarizada por el Imperio, la guerra terminó en 1845 con el armisticio de los rebeldes.<sup>59</sup>

Argentina se independizó en la segunda década del siglo XIX, su economía era frágil y el puerto de Buenos Aires importaba más de lo que exportaba. Empero, la actividad productiva en las estancias porteñas se vio beneficiada debido a que no tenía competencia, pues las provincias del interior y el Sur de Brasil habían sido devastadas por la guerra.<sup>60</sup> Las provincias del litoral se vieron perjudicadas debido a que Buenos Aires controlaba las aduanas además de que imponía políticas de libre comercio.<sup>61</sup> Durante el gobierno de Rosas, las provincias se gobernaban de forma independiente, pero estaban unidas bajo la Confederación de las Provincias Unidas del Río de la Plata.<sup>62</sup> Debido a causas políticas, en febrero de 1843, el ejército argentino inició el asedio de la ciudad de Montevideo. Inglaterra intervino en la campaña para defender la capital uruguaya y para abrir los ríos de la cuenca del Plata a la libre navegación y el libre comercio. Brasil también apoyó a Uruguay para librar al país de la influencia argentina, además que también estaba interesado en asegurar la libre navegación en los ríos platenses para poder mantener circulación y comunicación con la provincia de Mato Grosso sobre el río Paraguay.<sup>63</sup> Las provincias del interior encabezadas por Entre Ríos, junto con Brasil y Montevideo se aliaron contra Rosas y a principios de 1852 lo derrotaron. Establecieron el equilibrio político, además que Brasil y las provincias del interior compitieron con la producción estanciera de Buenos Aires.<sup>64</sup>

Al otro lado del Río de la Plata, Uruguay mantuvo su economía basada en la ganadería que se vio favorecida por el fuerte comercio exterior del puerto de Montevideo y las medidas económicas liberales del país.<sup>65</sup> Al norte, Paraguay estuvo aislado del movimiento comercial y estaba rodeado por Argentina y Brasil. El jefe de gobierno en Asunción, Rodríguez de Francia, estuvo a cargo del país entre 1814 y 1840, periodo en el cual Paraguay no mantuvo relaciones con ningún país como respuesta a la política argentina que no reconocía su independencia, además de no permitir la navegación en los ríos de la cuenca del Plata.<sup>66</sup> Luego de la muerte de Rodríguez de Francia, su sucesor

---

<sup>59</sup> Ibid., 341–42.

<sup>60</sup> Leslie Bethell, ed., “Las repúblicas del Río de la Plata”, en *América Latina independiente: 1820 - 1870*, Historia de América Latina, Leslie Bethell, ed. 6 (Barcelona: Ed. Crítica, 1991), 264.

<sup>61</sup> Ibid., 269.

<sup>62</sup> Ibid., 288.

<sup>63</sup> Ibid., 290.

<sup>64</sup> Ibid., 292.

<sup>65</sup> Ibid., 300.

<sup>66</sup> Ibid., 307.

Carlos Antonio López abrió el país al comercio y a la diplomacia, iniciando también el proceso modernizador.<sup>67</sup>

Al terminar la campaña de la independencia hubo tensión y disputa entre varios países, unos de los episodios más problemáticos fue el conflicto entre Bolivia y Brasil pues propició desconfianza entre las nuevas repúblicas y el Imperio.<sup>68</sup> La intervención militar realizada desde Mato Grosso a la región de Chiquitos, en el extremo oriental de Charcas, durante 1825 provocó varias reacciones en la cuenca del Río de la Plata. La acción militar en Chiquitos implicó la posibilidad de que los ejércitos libertadores intervinieran en Brasil.<sup>69</sup> Para Bolívar y Sucre, la anexión de la provincia era una respuesta de Brasil y la Santa Alianza (formada por las monarquías europeas para frenar los impulsos republicanos en el mundo) a la capitulación española en Ayacucho que amenazaba el sistema absolutista.<sup>70</sup> El conflicto inició cuando el gobernador español de Chiquitos, cruzó el río Paraguay a territorio de Brasil y se dirigió a la capital de Mato Grosso donde solicitó protección del Imperio, A pesar de esto solo se envió un grupo de soldados a cargo del gobernador para que controlase la provincia de Chiquitos. El día 11 de mayo de 1825, Sucre envió un *ultimátum* a las autoridades brasileñas exigiendo el desalojo del territorio, amenazando con intervenir en la provincia en conjunto con el Ejército de las Provincias Unidas del Río de la Plata. El día 21 de mayo las tropas brasileras se replegaron al otro lado del río Paraguay.<sup>71</sup>

El proyecto del Mariscal Sucre era tomar Chiquitos e intervenir en Mato Grosso y así ejercer presión sobre Brasil para que se retirase también de Banda Oriental.<sup>72</sup> Al Sur, desde Buenos Aires, se envió diplomáticos a varios países europeos y americanos pidiendo apoyo a su intervención sobre la Banda Oriental y en Bolivia, los diplomáticos argentinos pedían a Sucre realizar un ataque conjunto al Imperio de Brasil.<sup>73</sup>

En la década de 1830, Brasil y Bolivia negociaron la situación fronteriza. Esta negociación se dio a raíz de que las repúblicas del Río de la Plata y Uruguay también delimitaban sus fronteras de acuerdo al tratado de España y Portugal en 1777.<sup>74</sup> En 1838,

---

<sup>67</sup> Ibid., 308.

<sup>68</sup> Luís Cláudio Villafañe Gomes Santos, *El imperio del Brasil y las repúblicas del Pacífico: las relaciones de Brasil con Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, 1822 - 1889*, Biblioteca de historia 23 (Quito: Corporación Editora Nacional [u.a.], 2007), 23.

<sup>69</sup> Ibid., 27.

<sup>70</sup> Jorge Alejandro Ovando Sanz, *La invasión brasileña a Bolivia en 1825*, 2.<sup>a</sup> ed. (La Paz: Juventud, 1986), 48.

<sup>71</sup> Villafañe Gomes Santos, *El imperio del Brasil*, 28–29.

<sup>72</sup> Ovando Sanz, *La invasión brasileña*, 96.

<sup>73</sup> Villafañe Gomes Santos, *El imperio del Brasil*, 31.

<sup>74</sup> Ibid., 252–53.

el Imperio y la Confederación Perú-Boliviana aprobaron el Tratado de Comercio y Amistad, en el cual se trataron los límites y la navegación fluvial.<sup>75</sup> Al mismo tiempo, el Protector de la Confederación propuso una alianza a Brasil durante la guerra con Chile y las Provincias Unidas del Río de la Plata. Sin embargo, Brasil rechazó la propuesta por considerar que alarmaría a los países de América.<sup>76</sup> Posteriormente, en el periodo confederado, Brasil y Perú acordaron un nuevo tratado en que se permitía la libre navegación peruana por el río Amazonas, hasta la desembocadura del Jaurú con el río Paraguay en la frontera con Bolivia; con este tratado el Imperio buscaba sentar un precedente ante Argentina para la libre navegación del Plata hasta el Mato Grosso.<sup>77</sup>

Ya en la década de 1830, antes del periodo confederado, Bolivia había otorgado una concesión a Manuel Oviden para que estableciera una colonia y un puerto en el extremo oriental de país, en proximidades al río Paraguay. A pesar de los esfuerzos realizados por el concesionario no se logró establecer definitivamente la colonia, que se mantuvo hasta la década de 1840. Sin embargo, los intentos de fundar la colonia entre 1840 y 1842 se frustraron por las negativas externas al país, a respecto el vicecónsul británico indicaba:

...a la negativa del gobierno brasileño a permitir que el pabellón británico o de cualquier país extranjero, fuera cual fuere, navegara por el río Paraguay, y a tolerar el establecimiento de toda colonia europea en las proximidades de la línea fronteriza del imperio, determinación que de hecho alarmó a los especuladores ingleses... Con el apoyo de la Argentina, el Brasil podrá evitar la aparición de cualquier bandera que no sea sudamericana en sus interiores. De modo que los planes de Bolivia para colonizar sus tierras siempre se verán entorpecidos, si no totalmente aniquilados.<sup>78</sup>

Argentina y Brasil veían como amenaza a su seguridad e intereses el establecimiento de colonias y la navegación de cualquier barco de origen europeo en la cuenca del Plata. Ambos países se opusieron a que Bolivia colonizara la región, y más aún, que permitiese que las potencias exteriores comercializaran en la zona.<sup>79</sup> Algo similar señaló J. Appleton, ministro de Estados Unidos en Chuquisaca, en su informe del primero de mayo de 1849, en el que consideró que el fracaso de Oviden se debió principalmente a la oposición de Argentina.<sup>80</sup> Para finalizar, el año de 1846 el gobierno boliviano envió desde la ciudad de Santa Cruz un contingente de 300 soldados que

---

<sup>75</sup> Ibid., 54.

<sup>76</sup> Ibid., 54-55.

<sup>77</sup> Ibid., 55.

<sup>78</sup> Fifer, *Bolivia*, 253.

<sup>79</sup> Ibid.

<sup>80</sup> Ibid., 273.



tomaron Coimbra, posición militar brasileña ubicada en la margen occidental del río Paraguay, exigiendo que se respeten los límites señalados en 1777.<sup>81</sup>

Durante el periodo 1825-1850, Bolivia tuvo relaciones tensas con los países del Río de la Plata, especialmente con Brasil. Desde la intervención de Chiquitos, hasta la ocupación boliviana de Coimbra, las relaciones con el Imperio fluctuaron entre la paz y la hostilidad. En el caso de las Provincias Unidas del Río de la Plata, las relaciones mantuvieron una constante tensión por la negativa del gobierno de Buenos Aires en aceptar primero la independencia de Charcas, la incorporación de la provincia de Tarija a territorio boliviano y luego la colonización y navegación boliviana de los ríos de la cuenca del Plata. En el caso de Paraguay, a pesar de los intentos de establecer una relación con el gobierno de Asunción, el aislacionismo de Rodríguez de Francia no permitió que se establezca una relación formal hasta después de 1850.

Durante el periodo 1850-1871, Bolivia tuvo relaciones intensas con las repúblicas del Río de la Plata y con el Imperio de Brasil. La tensión inició con el tratado celebrado entre Argentina y Paraguay en 1852 que atropellaba los intereses bolivianos. Por otra parte, el Imperio de Brasil intentó establecer vínculos diplomáticos con Bolivia para mejorar las relaciones comerciales y limítrofes, sin embargo, debido a que el gobierno de Belzu era itinerante, la misión diplomática de Brasil no pudo establecer contacto.

Durante este periodo, Brasil intentó proteger la Amazonía y sus ríos navegables de la incursión de los países europeos y Norte América, pues consideraba que su penetración en la región ponía en peligro sus intereses. Para limitar la libre navegación del Amazonas, al mismo tiempo de mantener a los países andinos de su parte, la política imperial buscó pactar tratados bilaterales de navegación y comercio, posponiendo la demarcación limítrofe. Por esto, Brasil permitió la libre navegación del Amazonas para los países sudamericanos a partir de 1850.<sup>82</sup>

Entre 1864 y 1870, en la región del Río de la Plata se desató la Guerra de la Triple Alianza; Argentina, Brasil y Uruguay se aliaron en contra de Paraguay en una guerra larga que terminaría con la derrota y casi exterminio de Paraguay. Los acuerdos que iniciaron esta guerra afectaron a Bolivia que se veía más cercana a los intereses paraguayos y a pesar de mantenerse al margen, tuvo una aproximación tácita a Paraguay. Debido a esta alineación la preocupación aliada se manifestó en la firma de tratados entre los dos países más grandes de la alianza y la República de Bolivia. El Tratado de la Triple Alianza y el

---

<sup>81</sup> Ibid., 278–79.

<sup>82</sup> Villafañe Gomes Santos, *El imperio del Brasil*, 69.

Tratado de La Paz de Ayacucho expulsaron al país altiplánico de la cuenca del Plata a finales de la década de 1860. Sin embargo, los tratados con Argentina del año 1868 mantuvieron al país dentro de esta cuenca. En este período, Brasil avanzó sobre el territorio reivindicado por Bolivia sobre su frontera. Finalmente, Bolivia renunció a este territorio con el tratado de La Paz de Ayacucho en 1867. Sin embargo, el Estado andino mantuvo sus esfuerzos por territorializar el espacio próximo al río Paraguay buscando establecer centros poblados, estructuras viales y un puerto.

Durante el tercer cuarto del siglo XIX, las relaciones entre Bolivia y Brasil presentaron una particular tensión, en principio debido a los problemas limítrofes y luego por la Guerra de la Triple Alianza. Los problemas limítrofes con Brasil concluyeron parcialmente con la firma de un tratado entre la República y el Imperio en 1867.

Luego de las guerras en el Río de la Plata el Imperio creció de forma acelerada, poblacionalmente pasó de siete millones de habitantes en 1850 a diez millones para inicios de la década de 1870. Esta transformación también estuvo acompañada de un cambio económico muy importante, pues se pasó de tener el azúcar como mayor producto de exportación a la producción cafetalera.<sup>83</sup> Este crecimiento fortaleció la economía de la región costera próxima a las ciudades de Sao Paulo y Río de Janeiro lo que produjo un auge económico y la necesidad de expansión de los cultivos hacia el interior del país. Por otra parte, la política internacional del Imperio buscaba estabilizarse y obtener buenas relaciones con sus vecinos en Sudamérica. La política restrictiva de Brasil contradecía su intención de obtener el libre tránsito del Río de la Plata y conectarse de forma fluvial con las provincias del interior, especialmente el Mato Grosso. En la década de 1850, el gobierno imperial buscó resolver los conflictos limítrofes que mantenía con varios países, especialmente los países andinos sobre la cuenca amazónica. Durante la primera mitad del siglo según Villafañe, la política imperial había estado desorganizada, en cambio en la segunda mitad se presenció la coherencia diplomática de Brasil.

Las relaciones entre Brasil y Bolivia eran particularmente tensas dado que, en 1836, el gobierno boliviano rechazó aceptar los límites del tratado de San Ildefonso, por lo que el gobierno del Brasil pospuso la resolución del conflicto. El último conflicto entre ambos países en la primera mitad del siglo XIX fue el de 1846, debido a que el gobierno boliviano decretó la fundación de la Villa de Jaurú en el margen Oriental del río Paraguay, e incluso mandó una guarnición para proteger el punto, pero la tropa fue desalojada y la

---

<sup>83</sup> José Murillo, "Brasil (1850-1870)", en *América Latina independiente: 1820 - 1870*, ed. Leslie Bethell, Historia de América Latina, Leslie Bethell, ed. 6 (Barcelona: Ed. Crítica, 1991), 378.

tensión fronteriza se mantuvo.<sup>84</sup> En la década de 1850, el gobierno brasilero envió una misión diplomática a negociar nuevamente los límites con Bolivia, como indica el siguiente documento:

Ha acreditado un Encargado de Negocios cerca de su Majestad Imperial con la misión de promover preferentemente a otros intereses, el arreglo de límites que por la frontera del Brasil se hallan confundidos, ofreciendo motivos de frecuentes reclamos de las autoridades bolivianas, por las incursiones que los súbditos brasileros hacen a nuestro territorio.<sup>85</sup>

Como señala la nota, se había encomendó al Encargado de Negocios la misión de promover específicamente la resolución de los problemas fronterizos. Ponte Rivero fue el funcionario delegado para entablar las negociaciones con Bolivia. Una de las causas que motivó la aproximación diplomática fue que el Río de la Plata se encontraba en el momento de mayor tensión desde la Guerra de independencia, pues las tropas del presidente de Argentina, Rosas, habían cruzado el río y se encontraban sitiando la ciudad de Montevideo, por lo que Brasil tuvo que intervenir. La importancia de aproximarse al país andino era que podía inclinarse a favor del líder porteño, y era preferible mantenerla al margen del conflicto.<sup>86</sup> Ponte Rivero llegó a Bolivia durante la presidencia de Manuel Isidoro Belzu, se dirigió directamente a la ciudad de Sucre, donde esperaba entrevistarse con el presidente. Sin embargo, el presidente tenía un gobierno itinerante y se mantenía en constante movimiento, por este motivo, el representante del Imperio decidió volver a Brasil.<sup>87</sup> El diplomático brasileño interpretó la actitud del presidente boliviano como una muestra de hostilidad frente a la causa brasileña.

La relación de Bolivia con las repúblicas del Río de la Plata no estuvo libre de tensión durante la segunda mitad del siglo XIX. Las tensiones iniciaron gracias a un tratado entre Argentina y Paraguay, en 1852, donde se acordaron temas territoriales relacionados con el Chaco, y que atropellaban las reivindicaciones bolivianas.<sup>88</sup> Un tema que fue particularmente preocupante para Bolivia es que Argentina permitía la libre navegación paraguaya en el Río Bermejo, que era considerado como una alternativa para la navegación comercial boliviana.<sup>89</sup> El tratado firmado por los rioplatenses motivó la

---

<sup>84</sup> Villafañe Gomes Santos, *El imperio del Brasil*, 82.

<sup>85</sup> Stephanie Carola Vargas Mansilla, "Por el Pacífico o por el Atlántico (apuntes para la historia fronteriza Bolivia Brasil en el siglo XIX)", *Revista Transporte y territorio* 10 (2014): 150.

<sup>86</sup> Villafañe Gomes Santos, *El imperio del Brasil*, 78.

<sup>87</sup> *Ibid.*, 82.

<sup>88</sup> Fifer, *Bolivia*, 281–82.

<sup>89</sup> *Ibid.*, 82.

protesta boliviana, ya que este motivaba a Paraguay a incrementar sus demandas sobre el Chaco hasta el paralelo 22.<sup>90</sup> El gobierno de Belzu, como forma de protesta ante la agresión que significaba este tratado, decretó la libre navegación de los ríos de la república en 1853.<sup>91</sup> Por otra parte, Bolivia pactó con los Estados Unidos de Norte América en 1958 un tratado de libre navegación fluvial, que en el artículo 26 señalaba:

Conforme a los principios fijos del Derecho Internacional, Bolivia considera los ríos Amazonas y Plata y sus respectivos afluentes, como vías o canales abiertos por la naturaleza para el comercio de todas las Naciones. En su virtud, y deseando promover un cambio de productos por medio de estos canales, permite y convida a los buques mercantes de toda clase de los Estados Unidos y de todas las Naciones del mundo a navegar libremente en todo la parte de los canales que le pertenezcan, subiendo por dichos canales a puertos bolivianos, o bajando de estos al Océano con sujeción únicamente a las condiciones que establece este Tratado, y a las leyes y reglamentos sancionados o que en adelante se sancionaren por la autoridad nacional de Bolivia, y que no estén en contradicción con sus estipulaciones.<sup>92</sup>

En este artículo, Bolivia se compromete con los Estados Unidos de Norteamérica a permitir el libre tránsito de los barcos con bandera norteamericana en todos los puertos fluviales y oceánicos. Con este tratado a pesar de que Brasil y Argentina no permitían el tránsito totalmente libre en los ríos, Bolivia impuso una relación de control o de dominio tácito sobre sus ríos en las cuencas amazónicas y platenses permitiendo el libre comercio, a pesar de los inconvenientes que presentaban sus países vecinos.

El 8 de abril de aquel año Paraguay declaró la guerra a Argentina e invadió Corrientes. El tratado se hizo público al año siguiente, y se consideró dañino a los intereses bolivianos pues atropellaba varias disputas preexistentes entre Bolivia y Paraguay, especialmente el artículo XVI que indicaba que luego de la derrota del Paraguay el territorio chaqueño, hasta Bahía Negra, pasaría a control argentino.<sup>93</sup> Debido a este atropello, las relaciones entre la Triple Alianza y Bolivia entraron en conflicto. A pesar de la tensión diplomática, Quintín Quevedo fue enviado por el gobierno boliviano a proponer su mediación en la Guerra de la Triple Alianza en 1869.<sup>94</sup>

Durante la Guerra de la Triple Alianza el ejército paraguayo ocupó la ciudad de brasileña de Corumbá. Debido al conflicto el gobierno de Paraguay se vio aislado por lo

---

<sup>90</sup> Escobari Cusicanqui, “Escenario geográfico”, 163.

<sup>91</sup> Fifer, *Bolivia*, 281.

<sup>92</sup> José R. Gutiérrez, “Estados Unidos”, en *Colección de los tratados i convenciones celebrados por la República de Bolivia con los estados extranjeros* (Santiago: El Independiente, 1869), 52.

<sup>93</sup> Fifer, *Bolivia*, 284.

<sup>94</sup> Ana María Lema Garrett, “¿Una frontera en movimiento o movimientos en la frontera? Bolivia-Brasil en la época del tratado de Ayacucho”, *Anuario de Estudios Bolivianos, Archivísticos y Bibliográficos* 19 (2013): 272.

que intentó aproximarse a Bolivia. El presidente López mandó un mensaje al gobierno boliviano, la comunicación desde Asunción estaba dirigida al explorador y empresario Vargas que se encontraba en el campamento de Bahía Negra y este fue el encargado presentar el mensaje al presidente Melgarejo quien se encontraba en la ciudad de Potosí.<sup>95</sup> Se llegó al punto en que el presidente Mariano Melgarejo ofreció un ejército de 12.000 soldados para apoyar a Paraguay en contra de la Triple Alianza. López mandó a construir una carretera desde Corumbá ocupada “a través del desierto de Bolivia”.<sup>96</sup> Brasil, por otra parte, estimaba que Paraguay invadió el Mato Grosso para establecer comunicación con los puertos del Pacífico a través de Bolivia, lo que resultó alarmante.<sup>97</sup> Sin embargo, la información obtenida por el diplomático Pedro de Carvalho Borges indica que Bolivia no se movilizó en favor del Paraguay, pues desde la Independencia no se había movilitado un ejército tan grande.<sup>98</sup> Sin embargo, durante aquellos años hubo varios bolivianos en la ciudad de Asunción. Así también varios cruceños se dirigieron a Asunción para combatir del lado paraguayo, entre ellos Rafael Peña, que fue vicepresidente de Fernández Alonso.<sup>99</sup>

La Triple Alianza, especialmente Brasil, se interesó por alejar a Bolivia del conflicto contra Paraguay, el gobierno imperial mandó a López Netto a La Paz, quien inició las negociaciones con Bolivia en 1867. El 27 de marzo se celebró la firma del tratado de La Paz de Ayacucho.<sup>100</sup> Este tratado significó la expulsión de Bolivia del espacio rioplatense pues, junto al Tratado de la Triple Alianza alejaban al país andino del río Paraguay.<sup>101</sup> Las pretensiones bolivianas retrocedieron en gran parte de la margen del río próxima a Chiquitos, además de otros territorios a lo largo de la frontera de Brasil, a cambio de otras concesiones como indica el artículo siete:

Su Majestad el Emperador del Brasil permite, como concesión especial, que sean libres para el comercio y navegación mercante de la República de Bolivia, las aguas de los ríos navegables, que corriendo por el territorio brasilero vayan a desembocar en el Océano” En reciprocidad, también permite la República de Bolivia que sean libres para el comercio y navegación mercante del Brasil, las aguas de todos los ríos navegables”.<sup>102</sup>

---

<sup>95</sup> Hernando Sanabria Fernández, *En busca de Eldorado. La colonización del Oriente Boliviano*, 2.<sup>a</sup> ed. (La Paz: Juventud, 1973), 171.

<sup>96</sup> *Ibid.*, 173.

<sup>97</sup> Villafañe Gomes Santos, *El imperio del Brasil*, 100.

<sup>98</sup> *Ibid.*, 101.

<sup>99</sup> Sanabria Fernández, *En busca de Eldorado*, 172.

<sup>100</sup> Villafañe Gomes Santos, *El imperio del Brasil*, 102.

<sup>101</sup> Fifer, *Bolivia*, 285.

<sup>102</sup> *Tratado de amistad, límites, navegación, comercio y extradición celebrado entre la República de Bolivia y el Imperio del Brasil en 1867* (La Paz: Paceaña, 1867), 8.

Este Tratado motivó descontentos entre ambas partes. El diplomático imperial Da Ponte Ribeiro criticó este tratado que vulneraba la política exterior del Imperio.<sup>103</sup> Los bolivianos vieron como un agravio a sus intereses la demarcación de los límites que habían retrocedido bastante. Brasil consolidó la neutralidad del país altiplánico otorgándole la libre navegación de los ríos que cruzan su territorio, además de conseguir delimitar las fronteras de forma más conveniente. El año que se firmó el Tratado de La Paz de Ayacucho hubo varios proyectos para construir caminos que vincularan Bolivia con Corumbá.<sup>104</sup> A tiempo que crecía el comercio entre Chiquitos y Cuyabá.<sup>105</sup> Un problema técnico posterior al tratado fue que en la delimitación de los puntos se hizo evidente que la delegación boliviana carecía de material y recursos para explorar el terreno.<sup>106</sup>

¿Por qué ceder territorio a cambio de la libre navegación? La respuesta es compleja, en este caso en particular podemos observar que el Estado boliviano consideró más importante el interés económico que trae la libre navegación a la posesión real de territorio en disputa. A pesar de las intenciones bolivianas de establecer un puerto en algún punto del margen del río Paraguay, el Estado retrocedió en sus demandas sobre la margen occidental porque en el planeamiento territorial boliviano no era tan importante el territorio como tal, sino la funcionalidad de este para servir al comercio internacional del país. Una vez concretado el libre comercio de los ríos de Brasil resultó ser prescindible instalar uno propio. El discurso del Estado respecto al tratado de La Paz de Ayacucho fue similar a los discursos sobre los tratados de 1903 y 1904 con Chile y Brasil: básicamente desprendimiento del territorio sin soberanía a cambio de vinculación con el exterior.<sup>107</sup> Sin embargo, en las regiones al Sur de la nueva delimitación aún se mantenía la reivindicación del punto de Bahía Negra.

Cómo se dijo anteriormente Argentina reclamó este espacio en el Tratado de la Triple Alianza. Sin embargo, este país firmó un tratado con Bolivia para mantenerla alejada de la contienda rioplatense.<sup>108</sup> Además de resolver el conflicto de intereses producto de la guerra contra el Paraguay, Argentina también negoció con Bolivia el tema comercial y de navegación en el artículo once del tratado.

---

<sup>103</sup> Villafañe Gomes Santos, *El imperio del Brasil*, 102.

<sup>104</sup> Lema Garrett, “¿Una frontera en movimiento o movimientos en la frontera?”, 272–73.

<sup>105</sup> *Ibid.*, 273.

<sup>106</sup> *Ibid.*, 278.

<sup>107</sup> *Ibid.*, 280.

<sup>108</sup> Fifer, *Bolivia*, 285–86.

Las dos partes contratantes declaran y reconocen el libre tránsito del comercio nacional y extranjero que se cultiva y se pueda cultivar por los puertos marítimos y fluviales de una y otra república, por las vías terrestres y férreas que se lleguen a establecer, sin más gravámenes que los mui módicos de almacenaje, pontazgo y peaje, que en su creación serán respectivamente comunicados por los Gobiernos, para que se sujeten a la más estricta reciprocidad. A este fin se señalaran oportunamente por los dos Gobiernos, en un acuerdo especial, los puertos de escala y de depósito marítimos, fluviales y terrestres que convinieren, estipulando al mismo tiempo, las formalidades del tránsito y todas las demás condiciones que se precisen en el sentido de las franquicias más amplias.<sup>109</sup>

Los gobiernos argentino y boliviano acordaron la libre navegación de los ríos y el libre acceso a los puertos de las dos partes. Este es un fragmento del *Tratado de Amistad, comercio y navegación entre Bolivia y la República Argentina* que se firmó un año después del tratado con Brasil. Se puede ver en el texto la búsqueda de cordialidad y acuerdo entre ambas partes en el contexto de una guerra regional que amenazaba en poner en conflicto a ambas partes.

Como conclusión de la relación de Bolivia con los países rioplatenses y el Imperio de Brasil en el periodo 1850-71 es necesario señalar que fue un periodo plagado de conflictos en los que Brasil tuvo varios desacuerdos con Bolivia. El punto crítico para las relaciones del país altiplánico fue la Guerra de la Triple Alianza en la que se amenazó seriamente la presencia boliviana en la cuenca del Río de la Plata. Los intereses argentinos sobre el Chaco, hasta Bahía Negra, llegaron a alarmar al gobierno boliviano que, se veía peligrosamente alineada con el Paraguay. Sin embargo, los diplomáticos argentinos y brasileros llegaron a acuerdos diplomáticos que mantuvieron al país andino alejado del conflicto. Los tratos con Brasil resultaron en la demarcación de límites, que significaron el retroceso de las reivindicaciones bolivianas, pero también la libre navegación en los ríos amazónicos y rioplatenses. Esto demuestra que el interés del Estado boliviano sobre un espacio estuvo determinado por la significación económica que podía tener en relación al resto del país.

## **2. Legislación boliviana referente a la colonización de las fronteras y la navegación de los ríos**

Durante el siglo XIX la política boliviana en relación a los territorios de su frontera interna en el Oriente fue vacilante. El periodo comprendido entre 1825 y 1871 se caracterizó por favorecer los proyectos de colonización y navegación particulares o

---

<sup>109</sup> *Tratado de amistad, comercio y navegación entre Bolivia y la República Argentina de 9 de julio de 1868* (La Paz: Unión Americana, 1870), 6.

estatales. Se promulgaron leyes de colonización, inmigración y navegación orientadas a sustentar la soberanía política a través de la delimitación del territorio.<sup>110</sup> Las leyes promulgadas en este periodo de tiempo el Poder Legislativo promulgó varias leyes destinadas a fortalecer la presencia boliviana en el Oriente, entre estas podemos encontrar varias leyes dirigidas al establecimiento de inmigrantes, colonias, fortines militares, navegación y construcción de caminos hacia el Oriente. En el caso del margen occidental del río Paraguay, debido a la necesidad de establecer un puerto en la zona dado el potencial económico de la región, los gobiernos bolivianos no favorecieron el establecimiento de reducciones o misiones religiosas ni fuertes militares, sino que se fomentó a la iniciativa privada y el control directo del Estado. El estado también se interesó por favorecer la colonización de la región por lo que se necesitaba establecer un centro poblado con suficiente capacidad respaldar la soberanía boliviana.

A continuación, se analizarán las leyes y decretos promulgados desde el Poder legislativo para comprender cómo el Estado instrumentalizó el marco normativo para favorecer el establecimiento de la soberanía boliviana.

Las primeras medidas sobre inmigración fueron tomadas durante la presidencia de Simón Bolívar en 14 de diciembre de 1825 para proteger la propiedad de los naturales en el Oriente de Bolivia; en el departamento de Santa Cruz esta ley se promulgó para preparar el terreno a la futura colonización. Sin embargo, la primera ley concreta destinada a fomentar la colonización del territorio se tomó el 24 de mayo de 1826, durante la presidencia del Mariscal Antonio José de Sucre. En esta ley se invitaba a los extranjeros de América y Europa a inmigrar al país garantizándoles derechos y prometiendo la entrega de tierras para labores agrícolas.<sup>111</sup> Estas leyes no tuvieron el efecto esperado, empero durante el gobierno de Andrés de Santa Cruz se tomaron otras medidas que tenían como objetivo atraer inmigrantes. Los artículos más relevantes para nuestro cometido son los siguientes:

Artículo 1º.- Se autoriza al Poder Ejecutivo para distribuir gratuitamente todos los terrenos baldíos que posee la República.

Artículo 2º.- Será obligación de los agraciados principiar a cultivar los terrenos que se les asignen, dentro del término de un año, y en los destinados a estancias proveerlos de algunas cabezas de ganado lanar o vacuno, dentro del mismo término, so pena de perder el dominio que le diere la adjudicación.

---

<sup>110</sup> García Jordán, *Cruz y arado, fusiles y discursos*, 254–55.

<sup>111</sup> *Ibid.*, 269.



Artículo 4°.- El Gobierno tomará las medidas convenientes, a efecto de que las nuevas posesiones queden completamente garantidas de las incursiones de los bárbaros colindantes.<sup>112</sup>

La ley brinda información cualitativa referente al establecimiento de colonos. En el primer artículo se autorizaba directamente al Poder Ejecutivo, es decir, al Presidente de la república a distribuir directamente los terrenos baldíos del país. En el segundo artículo se condicionaba a los beneficiarios de la repartición de tierra. Los poseedores de tierra tenían el deber de trabajar la tierra en el plazo de un año o de criar ganado. Se indicaba que los ganaderos serían proveídos de ganado lanar o vacuno. El cuarto artículo garantizaba la propiedad de la tierra y su seguridad ante las posibles incursiones de bárbaros, es decir que el estado también se haría cargo de la protección militar de los colonos.

Poco después el día 5 de noviembre se promulgó otro decreto en el que se permitía la concesión de tierras a extranjeros, destinada también al trabajo agrícola y ganadero, además de tratar la navegación. En cuanto a la colonización, los siguientes artículos son esclarecedores:

Artículo 1°.- El Poder Ejecutivo, en virtud de la presente autorización, podrá librar cartas de naturaleza y ciudadanía a los extranjeros, que reúnan las calidades que exige la Constitución de la República, sometiéndolas después a la aprobación del Cuerpo Legislativo.

Artículo 4°.- Podrá también el Gobierno dar a los extranjeros que quisieren residir en Bolivia para ejercer la industria agrícola o pastoril, desde dos mil a doce mil varas en cuadro de terreno, y un capital en ganados, semillas y útiles de labranza, a discreción del mismo.

Artículo 5°.- El Gobierno designará el lugar en que haya de hacerse la adjudicación de terrenos de que habla el artículo antecedente.<sup>113</sup>

El artículo primero de la ley atribuye al poder ejecutivo la autorización de brindar la ciudadanía a los extranjeros que vea conveniente, lo cual complementa a la ley del 30 de octubre de 1833. Sin embargo, condiciona esta cualidad y menciona que esta ciudadanía solo será brindada a quienes cumplan con las exigencias de la constitución. En el artículo cuarto reglamenta la entrega de tierras a los extranjeros, estimando que se darán entre dos mil a doce mil varas a quienes las trabajasen. Además de que indica que el estado será proveedor de ganados, semillas y herramientas que sirvan al trabajo de la tierra. El artículo quinto es revelador pues el Estado era el encargado de designar los

---

<sup>112</sup> Cámara de Representantes., Bolivia: Ley de 30 de Octubre de 1833, 30 de octubre de 1833, <https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18331030.xhtml>.

<sup>113</sup> Cámara de Representantes., Bolivia: Ley de 5 de noviembre de 1833, 5 de noviembre de 1833, <https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18331105-1.xhtml>.

espacios que serían destinados a los colonos. Tomando en cuenta los artículos sobre navegación que veremos más adelante se puede especular que las tierras a ser entregadas estaban a las márgenes de los ríos.

En este caso no vemos los contratos a privados, pues estos tienen un carácter diferente. Los contratos serían aprobados mediante leyes y decretos, pero su reglamentación es diferente.

Como se dijo anteriormente, en la región cercana al río Paraguay no se proyectaron misiones ni fuertes militares, es preciso señalar que en lo referente a fronteras militares se tomaron varias medidas. Se dispuso la creación de fortines y colonias militares sobre los ríos y fronteras del Oriente el 22 de noviembre de 1841.<sup>114</sup> Como forma de fomentar la colonización de la frontera, la circular emitida el 30 de enero de 1844 otorgó tierras a los soldados luego de terminar su servicio en el ejército.<sup>115</sup> El Estado boliviano retomó su interés en la fundación de colonias militares en la década de 1860; esta iniciativa se encontraba especialmente dirigida a la frontera sudoriental, en el Chaco. Según el decreto de 14 de junio de 1861 se destinaron tierras al ejército para establecer una línea de fortines. Finalmente, la ley de 3 de noviembre de 1863 durante el gobierno de Achá reconoció el servicio de los soldados del fortín Bella Esperanza, situado al margen del Pilcomayo repartiendo tierras a los soldados.<sup>116</sup>

Legislar la navegación de los ríos del Oriente también fue una forma que tuvo el Estado para sentar la soberanía boliviana en Oriente. Estas leyes fueron un complemento importante para la colonización y el futuro establecimiento de puertos en la región. Por este motivo retomaremos el análisis del decreto de 5 de noviembre de 1833, en los artículos que se refieren a la navegación de los ríos.

Artículo 2°.- La Nación concede la gratificación de diez a veinte mil pesos, al primero que en buque de vapor atraviere desde el Océano Atlántico, por alguno de los ríos de la República que corren de sud a norte; y de cinco a diez mil pesos, al primero que en igual buque de vapor navegue desde el mismo Océano hasta el territorio de la República, por los ríos que corren de norte a sud.

Artículo 3°.- Para obtener las gratificaciones del artículo anterior, exhibirán ante el Gobierno los que se consideren acreedores a ellas, los documentos justificativos de su navegación, y la respectiva hidrografía de los ríos que hayan corrido.<sup>117</sup>

---

<sup>114</sup> García Jordán, *Cruz y arado, fusiles y discursos*, 272.

<sup>115</sup> *Ibid.*, 273.

<sup>116</sup> *Ibid.*, 276.

<sup>117</sup> Cámara de Representantes., Bolivia: Ley de 5 de noviembre de 1833.

En el segundo artículo se indica que se concedía un premio a quien navegara los ríos bolivianos que fluyeran hacia el Océano Atlántico. Cuando se refiere a los ríos que fluyen de Sud a Norte se refiere a los ríos amazónicos, por la suma de la recompensa se puede asumir que el gobierno tenía prioridad por fomentar su navegación. Por otra parte, los ríos que fluyen de Norte a Sud, son los rioplatenses, al parecer estos tenían una menor importancia para la administración de Andrés de Santa Cruz. Sin embargo, también se puede asumir que estos premios se debían a las dificultades que presentaba cada río. En el artículo tercero indica que quienes postularan a este premio deberían evidenciar la navegación con documentos, a la vez de que deberían presentar la hidrografía de estos. El motivo de este artículo, además de ser un respaldo para reclamar el premio era de alimentar el conocimiento boliviano del territorio oriental, y los ríos que lo atravesaban, en otras palabras, dar base al discurso geográfico boliviano. No se especifica qué instancia sería la encargada de premiar a quien compruebe la navegación de los ríos.

El interés boliviano por fomentar la navegación de los ríos se mantuvo en la década de 1840, durante la presidencia de José Ballivián. La ley de 2 de junio de 1843 reglamentó la navegación.

Art. Único.- Se autoriza al Poder Ejecutivo, para que continúe tomando las medidas convenientes y haga los gastos necesarios, a fin de realizar la navegación de todos los ríos navegables de la República. Se le autoriza igualmente, para que verifique la división del departamento de Tarija, en provincias y cantones.<sup>118</sup>

Este artículo sí especifica a cargo de qué instancia del Estado estaría el tomar medidas sobre la navegación de los ríos. Se indica que desde el Poder Ejecutivo se debían erogar los gastos referentes a la navegación de los ríos. Al mismo tiempo que se le autorizaba verificar la división política del departamento de Tarija. Lo que no indica es la cantidad de dinero disponible para cubrir estos gastos. En la ley de 11 de noviembre de 1844 se estableció que se utilizarían recursos obtenidos de la explotación del guano en el Litoral boliviano para fomentar la navegación del río Pilcomayo.<sup>119</sup> Esta ley complementó a la del 2 de junio de 1843 y nos da lugar a asumir que la navegación de último río era una prioridad para el gobierno boliviano. Ambas leyes se vieron complementadas con la ley promulgada el 13 de noviembre de 1844 que indica:

---

<sup>118</sup> Cámara de Representantes., Bolivia: Ley de 2 de junio de 1843, 2 de junio de 1843, <https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18430602-3.xhtml>.

<sup>119</sup> Janet Groff Greever, *José Ballivián y el Oriente boliviano.*, trad. José Luis Roca (La Paz: Siglo, 1987), 22.

Art. Único.- Se autoriza ampliamente al Ejecutivo, para proteger la colonización en el territorio de la República, así como la navegación interior y la comunicación con el Atlántico por el Amazonas y el Plata, pudiendo conceder al efecto todas las franquicias, privilegios, exenciones y premios, que estime convenientes, con cargo de dar cuenta al Poder Legislativo para su aprobación.<sup>120</sup>

En esta ley se delegó al Poder Ejecutivo la potestad de proteger la colonización y la navegación. El término protección puede referirse a tomar medidas militares al respecto. También le autorizó conceder franquicias, es decir, la capacidad de realizar concesiones y otorgar otras ventajas a quienes navegaran y colonizaran las regiones próximas a los ríos, siempre y cuando se rindieran cuentas al Poder legislativo.

Durante la presidencia de Manuel Isidoro Belzu, el gobierno boliviano determinó la libre navegación de los ríos bolivianos y estableció varios puntos en los cuales se esperaba que se establecieran puertos, además de otorgar tierras a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, el 27 de enero de 1853.

Art. 1.- El Gobierno boliviano declara libres para el comercio y navegación mercante de todas las Naciones del globo, las aguas de los ríos navegables que, fluyendo por el territorio de la Nación, desembocan en el Amazonas y el Paraguay,

2° Quedan habilitados en el territorio boliviano, como puertos francos abiertos al tráfico y navegación de todos los buques mercantes, cualesquiera que sean su bandera, procedencia y tonelaje, los puntos siguientes:

En la costa occidental del Paraguay: la Bahía Negra y el punto de Borbón.

1.° Adjudicar en el territorio boliviano, en uso de la autorización que la ley le concede, terrenos desde una legua hasta doce leguas cuadradas a los individuos o compañías que navegando desde el Atlántico hubiesen llegado a cualquiera de los puntos habilitados como puertos, y quisiesen fijar en ellos establecimientos agrícolas o industriales.

2.° Otorgar el premio de diez mil pesos(10,000ps.) al primer buque de vapor que por el Plata o por el Amazonas arribase a cualquiera de los puntos designados.

3.° Declarar libre la exportación fluvial de los productos del suelo y de Industria nacional.<sup>121</sup>

El primer artículo declara la libre navegación y el libre comercio de todos los ríos bolivianos navegables que se dirigen al Océano Atlántico. El segundo artículo indica los puntos en los cuales se puede comerciar libremente sobre los ríos platenses y amazónicos, sin importar el origen y la carga que llevaran. Sobre el Paraguay los puntos seleccionados eran los de Bahía Negra y Punto Borbón. Sin embargo, este último emplazamiento no se encontraba bajo control del Estado boliviano, sino bajo control de la República del Paraguay.

---

<sup>120</sup> Poder legislativo, Bolivia: Ley de 13 de Noviembre de 1844, 13 de noviembre de 1844, <https://www.derechoteca.com/gacetabolivia/ley-13-11-1844-2-del-13-noviembre-1844/>.

<sup>121</sup> MF Mauri, *El río Amazonas, Las regiones que forman su hoya y las vertientes Atlánticas de Sud América* (La Paz: Paceña, 1854), 22–23.

Los siguientes puntos son las consideraciones que se tomarían respecto a la navegación de los ríos. La primera adjudica doce leguas a quienes llegaran desde el Atlántico hasta territorio boliviano hasta los puntos habilitados como puertos y decidieran establecer allí establecimientos agrícolas o industriales. El segundo punto señala que se otorgarán diez mil pesos a quien logre navegar hasta territorio boliviano, esto es importante pues, a diferencia de las leyes de 1833, en este caso no se hace diferencia en cuanto a los premios otorgados, lo cual se puede interpretar como que el gobierno no priorizaba la navegación de alguna cuenca en especial. Otra medida particular de este documento es que declaró también la libre exportación de todos los productos bolivianos que salieran de estos puertos, esta medida estaba dirigida a establecer una comunicación sólida desde el interior de la república hasta cualquiera de los puntos señalados.

El Estado boliviano no se preocupó particularmente de la construcción de caminos, dejando los proyectos viales en manos de particulares como se verá más adelante. Sin embargo, es destacable que, durante el gobierno de Mariano Melgarejo, mediante resolución de 5 de enero de 1867 se concesionaba tierras para construir una vía que comunicara la ciudad de Tarija con el río Paraguay. Empero, nunca se llegó a construir, además de que no se estableció un punto en específico a donde debiera llegar el camino.

Desde el Poder legislativo se promulgaron varias leyes y decretos que tenían el objetivo de facilitar la navegación de los ríos bolivianos, así como la colonización de las regiones próximas a estos. No se dictaron normas que se dirigieran específicamente a la navegación del río Paraguay ni la colonización de su margen. Es necesario señalar que, las administraciones que dictaron más normas referentes a las fronteras orientales fueron los de Santa Cruz, Ballivián y Belzu. Es necesario señalar que las medidas que tomó el gobierno, en las que se englobaban a todos los ríos de la República estaban destinadas a favorecer las alternativas amazónicas y del Pilcomayo. El interés boliviano sobre estas regiones no estaba destinado solamente en la colonización, sino en la posibilidad de establecer puertos que sirvieran para el comercio entre Bolivia y Europa.

### **3. Discurso geográfico boliviano**

A mediados del siglo XIX se desarrolló la cartografía de forma “positiva”, es decir que la fabricación de mapas se hizo científica, exacta y con pretensiones de ser

irrefutable.<sup>122</sup> En este mismo periodo, los estados se preocuparon por diseñar un discurso geográfico en que se justificaran y reivindicaran los territorios que eran reclamados por uno u otro país. Los países enviaron misiones científicas a los territorios periféricos para adquirir conocimiento del territorio y levantar los primeros planos y mapas. Esto fue importante pues se entendía la geografía como “la ciencia que permite el conocimiento integral del espacio”.<sup>123</sup>

Los mapas son fabricados a partir de la naturaleza además, son productos de la actividad económica y política en torno a espacios estratégicos.<sup>124</sup> Para construir estos mapas era necesario tener conocimiento geográfico, se requería de planos e informes para fabricar un espacio de carácter visual (imagen).<sup>125</sup> Las representaciones del espacio nacen de los discursos que los configuran y a partir de los cuales se articula el “proyecto nacional”.<sup>126</sup> La descripción del territorio estaba dirigida a la defensa del territorio, pero también a fomentar y difundir el proyecto de inmigración y poblamiento.<sup>127</sup>

Durante la segunda mitad del siglo XIX, la búsqueda de la consolidación del Estado nacional requirió la delimitación del territorio reivindicado a través del control material, es decir la posesión simbólica por medio de representación de las instituciones sobre el territorio. En el caso argentino, por ejemplo, la definición del territorio implicó la delimitación exterior y la organización de los territorios internos, pero fuera del control de las provincias. En este contexto se multiplicaron las prácticas y discursos que apoyaban la ocupación militar y los intereses económicos y políticos orientados a consolidar el territorio para el estado nación.<sup>128</sup>

Las fronteras son “confines” resistentes al avance colonial. En el periodo republicano se las llamará también tierras baldías que presentaban oportunidades para la extracción de recursos o para el establecimiento de rutas fluviales y de otro tipo.<sup>129</sup> En el

---

<sup>122</sup> Henri Lefebvre, “La producción del espacio”, *Papers. Revista de Sociologia* 3 (1 de julio de 1974): 140, doi:10.5565/rev/papers/v3n0.880.

<sup>123</sup> Luz María Oralia Tamayo P. de Ham, *La geografía, Arma científica para la defensa del territorio*, Temas selectos de geografía de México 3 (Ciudad de México: Instituto de Geografía-UNAM / Plaza y Valdés Editores, 2001), 19.

<sup>124</sup> Lefebvre, “La producción del espacio”, 140.

<sup>125</sup> *Ibid.*, 132.

<sup>126</sup> Margarita Serje, “El revés de la nación”, en *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie* (Colombia: Universidad de Los Andes, s. f.), 19, <http://www.jstor.com/stable/10.7440/j.ctt18pkdpb.3>.

<sup>127</sup> Barragán, “El Estado pactante”, 276.

<sup>128</sup> Carla Lois, “Miradas sobre el Chaco: una aproximación a la intervención del Instituto Geográfico Argentino en la apropiación material y simbólica de los territorios chaqueños (1879-1911)”, *Fronteras de la historia* 7 (2002): 168.

<sup>129</sup> Serje, “El revés de la nación”, 16.

proceso de búsqueda de la consolidación del Estado nacional, los discursos se utilizaron como medios para justificar la penetración en los territorios marginales. Estos representaron al Oriente como el escenario en que se materializaba el ansiado desarrollo y progreso del país a través de la explotación de los recursos naturales que a su vez llevarían a la industrialización. Se sostenía que las riquezas debían ser explotadas racionalmente para beneficiar a una élite inserta en el capitalismo.<sup>130</sup>

Para comprender las fuentes y reproducciones del espacio periférico de los países latinoamericanos debemos comprender que las representaciones de la naturaleza nunca están libres de proyecciones culturales e ideológicas, y todo espacio es producido en función de relaciones sociales y campos de poder históricamente determinados.<sup>131</sup> Fue recién en el siglo XIX con la conformación de los Estados nacionales que los gobiernos prestaron atención a las regiones fronterizas, tanto para poder incorporar a sus poblaciones indígenas al mundo laboral como por la necesidad de consolidar sus respectivos territorios en sus proyectos de construcción nacional.<sup>132</sup>

El gobierno boliviano mandó a elaborar tres mapas a lo largo del siglo XIX. Sus encargados fueron: Bertrés (1843), Ondarza (1861) y Justo Leige Moreno.<sup>133</sup> En comparación con otros países, su elaboración y difusión fue menor. Los primeros dos mapas de Bolivia, elaborados en nuestro periodo de estudio reflejan el interés del Estado por las fronteras con Brasil.

Las primeras exploraciones con auspicio gubernamental se realizaron durante el gobierno de José Ballivián. La más relevante fue Felipe Bertrés, quien debía preparar un mapa de las regiones bolivianas por las que se podía acceder al Atlántico.<sup>134</sup> El explorador de origen francés y José María Dalence, fueron comisionados para realizar estudios geográficos y estadísticos de Bolivia, ambos tenían una buena opinión sobre la parte centro-oriental del país, especialmente el segundo, quien se inclinaba por dejar de lado los puertos en la costa para navegar los ríos de Oriente. El obstáculo más formidable era la oposición de Brasil, Paraguay y la Confederación Argentina a reconocer el libre tránsito de los ríos del continente.<sup>135</sup>

---

<sup>130</sup> López Andrade, "Amazonía", 9.

<sup>131</sup> Gastón Gordillo, "'Un Río tan salvaje e indómito como el indio toba': una historia antropológica de la frontera del Pilcomayo", *Desarrollo Económico* Vol. 41, n° No. 162 (septiembre de 2001): 261.

<sup>132</sup> Lema Garrett, "¿Una frontera en movimiento o movimientos en la frontera?", 258.

<sup>133</sup> Barragán, "El Estado pactante", 166-67.

<sup>134</sup> García Jordán, *Cruz y arado, fusiles y discursos*, 258.

<sup>135</sup> Groff Greever, *José Ballivián*, 123.

A continuación, utilizaremos un fragmento del mapa levantado por Bertrés, en que se puede analizar el espacio que estudiamos:

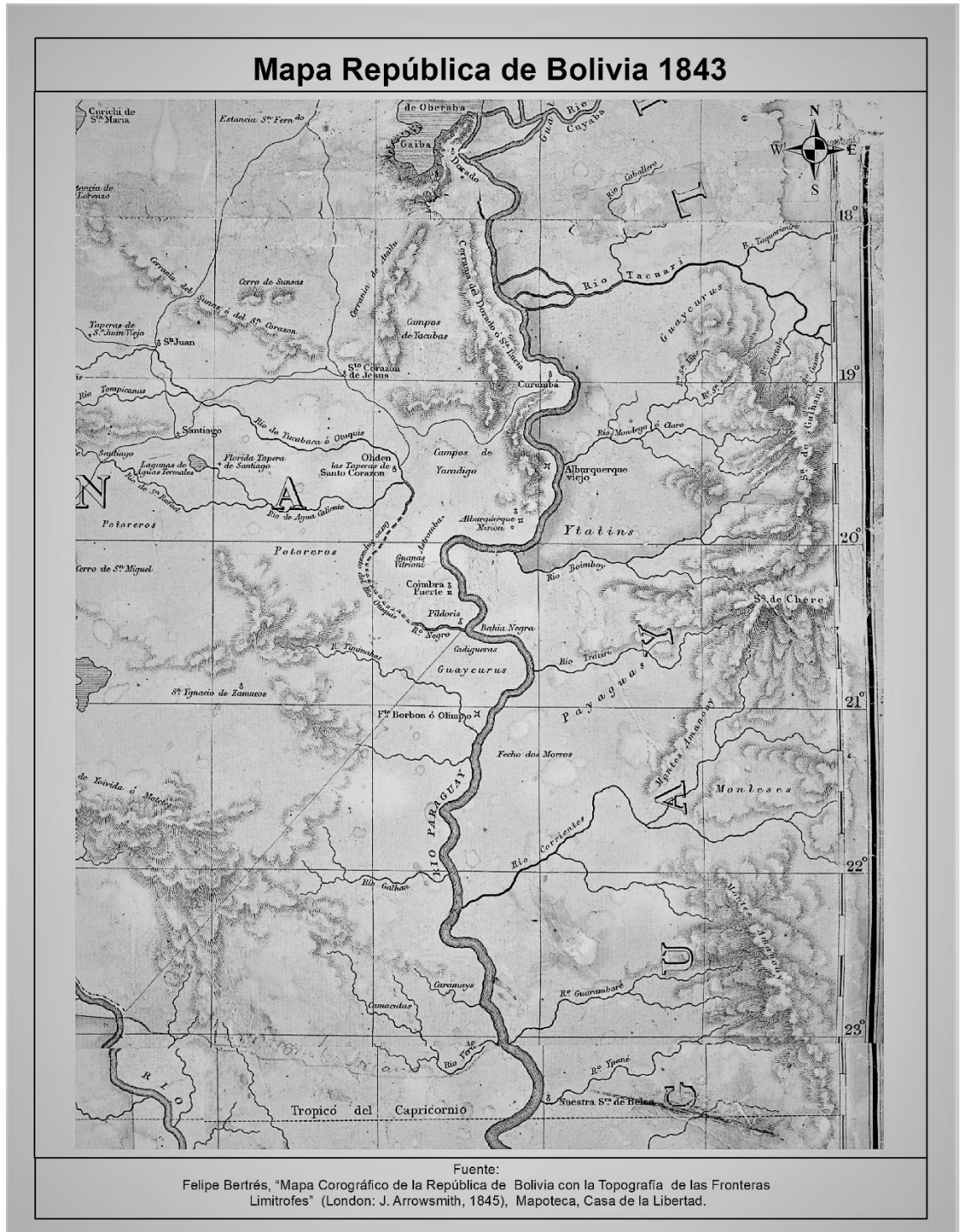


Figura 2. Reproducción del margen del río Paraguay en 1845<sup>136</sup>  
Fuente y elaboración propias con base en la cartografía de Ruth Caicedo Palacio a partir de "Mapa Corográfico de la República de Bolivia con la Topografía de las Fronteras Limitrofes".

<sup>136</sup> Felipe Bertrés, "Mapa Corográfico de la República de Bolivia con la Topografía de las Fronteras Limitrofes" (London: J. Arrowsmith, 1845), Mapoteca, Casa de la Libertad.



El fragmento del mapa de Bertrés del año 1843 muestra la parte de la frontera boliviana con Brasil y Paraguay entre la laguna Gaiba en la frontera con Brasil hasta la región de Bahía Negra próxima a Paraguay. Dentro de Bolivia se pueden observar las localidades de Sagrado Corazón de Jesús, Santiago, San Juan y al Sur de ambas ex-misiones se puede ver la locación de Oviden. Para el discurso geográfico boliviano es importante señalar que al Sur de Oviden corre el río Otuquis, sin embargo, debido a la falta de conocimiento (oficial) de la región el río es representado de forma intermitente y solamente se muestra su desembocadura en Bahía Negra. Al mismo tiempo se puede contemplar que en el territorio boliviano no se había establecido un puerto o un poblado sobre las fronteras con Brasil y Paraguay. Estas características indican primero que el discurso geográfico boliviano carecía de información suficiente para desarrollar un mapa bien documentado. Por otra parte, muestra que para 1843 aún carecía de presencia boliviana sobre la ribera del Paraguay que separa Bolivia y Brasil.

Se debe comprender el siguiente mapa como parte del discurso que articula el “proyecto nacional”. Es una fabricación del discurso geográfico boliviano durante el gobierno de José Ballivián, que pretende ser poseedor del espacio de la margen occidental del Río Paraguay. Esta construido a partir de la naturaleza de la región. Su representación demuestra el interés estratégico boliviano, en aquel momento, concentrado en el río Otuquis, que es desconocido, y aun así es mostrado en un supuesto y dentro del dominio boliviano y en la concesión Oviden.

Posteriormente, en 1858, el gobierno boliviano contrató a los militares Juan de Ondarza y Juan Mariano Mujía. Los envió a la ciudad de Nueva York para atender los pormenores de la publicación del Mapa de Bolivia del que ellos mismos habían sido autores.<sup>137</sup> Finalmente, se publicó el mapa de Ondarza durante el gobierno de José María Linares y es considerado el primer mapa oficial de la república. De este se mostrará un fragmento donde se representa la frontera de Chiquitos.

---

<sup>137</sup> Víctor Hugo Machaca Mamani, “El proceso de elaboración de los primeros mapas oficiales de Bolivia como parte fundamental de la política del Estado para conocer el territorio (1842-1859)” (Grado de licenciatura, Universidad Mayor de San Andrés, 2018), 134, <https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/18842/HIS-144.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

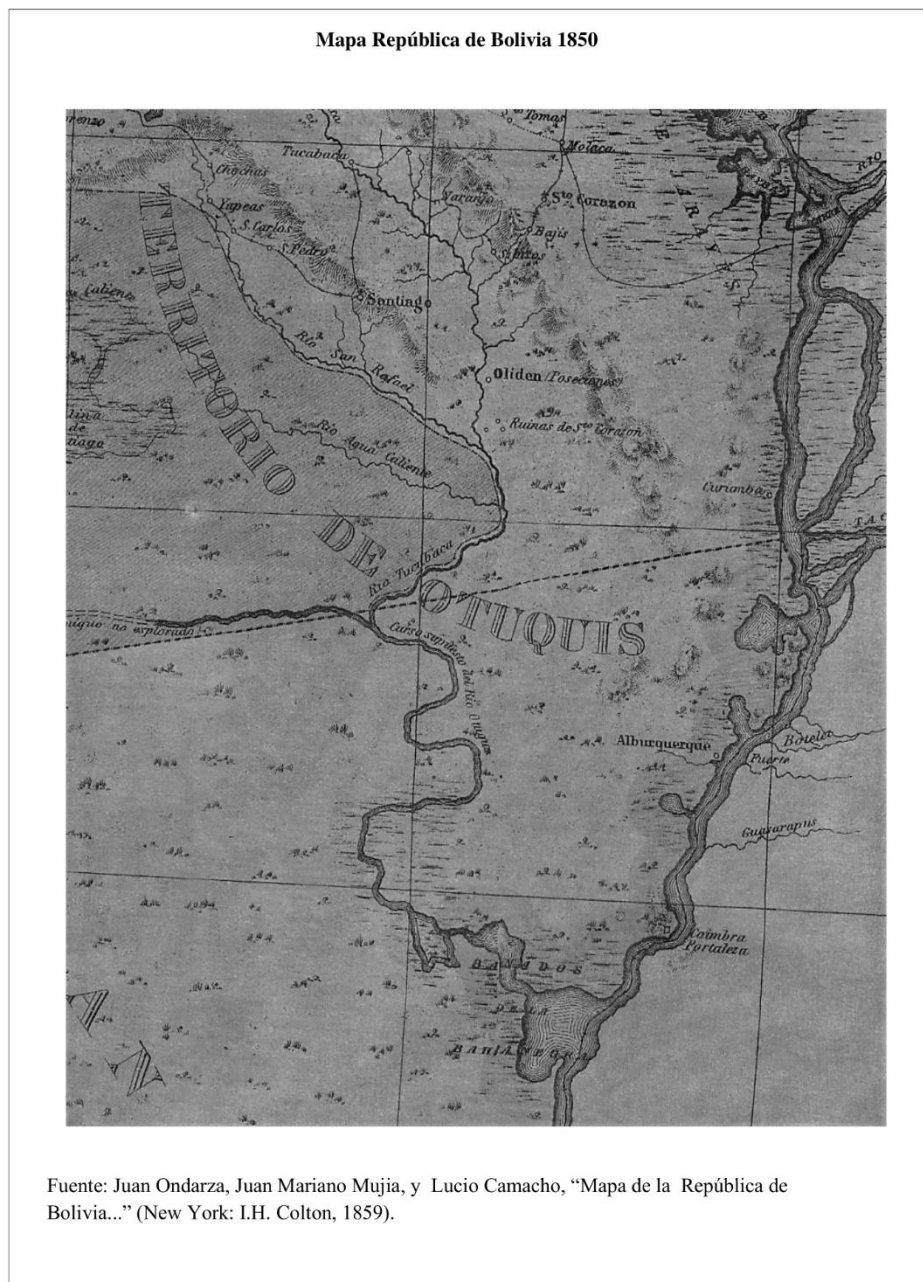


Figura 3. Reproducción del margen del río Paraguay en 1859<sup>138</sup>

Fuente y elaboración propias con base en la cartografía de Ruth Caicedo Palacio a partir de "Mapa de la República de Bolivia mandado a publicar por el gobierno de la nación en la administración del presidente doctor José María Linares y secretario de instrucción pública doctor Lucas Mendoza de la tapia organizado en los años de 1842 a 1859".

<sup>138</sup> Juan Ondarza, Juan Mariano Mujia, y Lucio Camacho, "Mapa de la República de Bolivia mandado a publicar por el gobierno de la nación en la administración del presidente doctor José María Linares y secretario de instrucción pública doctor Lucas Mendoza de la tapia organizado en los años de 1842 a 1859." (New York: I.H. Colton, 1859).

En este fragmento se muestra la región fronteriza entre Bolivia y Brasil, delimitada por el río Paraguay, entre el Marco de Jaurú y Bahía Negra. Lo primero que percibimos es que las dos provincias limítrofes son Chiquitos y Gran Chaco. La provincia de Cordillera es la tercera más próxima. Entre estas tres puede verse que cruza la leyenda que dice “territorio de Otuquis”, no hay una delimitación espacial. La diferencia del discurso es que en esta oportunidad se le da énfasis al territorio. Al mismo tiempo, se puede ver la continuidad de la señalización de varias localidades, también el estatus del río Otuquis como un supuesto. El discurso boliviano cambió e hizo más énfasis en señalar, pero no demarcar, el territorio de Otuquis. Simbólicamente se centró mayor interés estatal en la zona limítrofe.

El discurso geográfico boliviano no tuvo cambios importantes. El más trascendente en el discurso geográfico fue que se marcó la aparición del territorio de Otuquis. Al mismo tiempo no hubo cambios territoriales importantes en la zona, se representa de forma detallada la topografía del territorio e incluso las suposiciones, como la del rumbo del río Otuquis.

#### **4. Intereses del Estado boliviano e intereses regionales**

El Estado boliviano tuvo el interés de consolidar su presencia en el Oriente desde la fundación de la República. Sin embargo, esta dominación no fue *per se*, sino que obedecía a los intereses económicos de los principales polos de Bolivia. Para comprender la dinámica del dominio territorial se debe comprender los intereses de las élites regionales, es decir los intereses de las principales regiones de Bolivia. Estas se disputaban la hegemonía y eran el Norte y el Sur. La primera tenía su economía basada en la actividad agrícola y durante varios años su principal producto de exportación fue la quina o cascarilla, pero también la hoja de coca fue muy importante, estaba destinada principalmente al comercio interno. Como contraparte, el Sur estaba basado en el eje Chuquisaca-Potosí y su principal actividad económica era la minería, se producía plata que era intercambiada como moneda al interior como al exterior del país. Luego de la Guerra de Independencia, el Estado debió reconsiderar el control territorial. Esto se enfocó especialmente en base a la actividad económica, pues la separación de la antigua Audiencia de Charcas, y los virreinos de Lima y Buenos Aires, a los que estuvo sujeta en el periodo colonial le privó de acceso cómodo y directo a puertos comerciales.

El británico Pentland a inicios de la vida republicana durante el gobierno de Antonio José de Sucre, explicaba que la dependencia de puertos exteriores de parte de la Audiencia de Charcas, debido a la administración colonial. Esta situación fue heredada por Bolivia que debía procurarse abastecimiento desde el exterior a través de los puertos de Perú y Buenos Aires.<sup>139</sup> Es decir que el país no poseía de facto control sobre su comercio externo, era mediterráneo. Ante esta situación, Dalence, en la década de 1840 señalaba que Bolivia permanecería estancada mientras prestara su atención únicamente a la opción de establecer un puerto en el Pacífico, y era necesario para el interés nacional establecer un puerto en los ríos navegables que fluían hacia Brasil y Buenos Aires.<sup>140</sup>

Es necesario reflexionar sobre las regiones en Bolivia y su capacidad de influir en las políticas del Estado entre 1825-71, especialmente en la política “orientalista”. El regionalismo es resultado de diferencias entre una colectividad y otra, uno de sus objetivos es obtener la administración de sus recursos, es decir, obtener mayor autonomía.<sup>141</sup> Empero, la lógica regional estaba determinada por las ideas de modernidad y anhelo hegemónico. Esta lógica era funcional a los intereses económicos de las élites locales.<sup>142</sup> El Norte y el Sur bolivianos tenían interés de encontrar una alternativa adecuada al uso de los puertos del Pacífico, peruanos y bolivianos, por lo que se planteó la navegación de los ríos amazónicos para la primera y rioplatenses por el Sur.

Para el análisis de las posiciones referentes a la navegación de los ríos bolivianos en el Oriente es necesario tomar las opiniones brindadas a la opinión pública pues cada región tenía su propio proyecto de cómo debía ser el país. Según Fernando Unzueta El “proyecto nacional” implica visiones retrospectivas y normativas del concepto de nación basadas en parámetros de lo que debía ser o lo que debía tener, como lo nacional popular, condiciones materiales, la modernización del estado, la existencia de una burguesía nacional, participación democrática y homogeneización de los ciudadanos. La nación moderna se basa en la formación del Estado. Durante el siglo XIX, los países intentaban construir nación a través de construcciones económicas, ideológicas y administrativas.<sup>143</sup>

---

<sup>139</sup> Joseph B. Pentland, “Informe sobre Bolivia (1827)”, en *Informe sobre Bolivia (1827) Bosquejo del Estado en que se halla la riqueza nacional*, ed. Ana María Lema Garrett, 2.a. ed., Biblioteca del bicentenario de Bolivia Historias y geografías 3 (La Paz: Vicepresidencia del Estado / Presidencia de la Asamblea Legislativa Plurinacional Bolivia / CIS, Centro de Investigaciones Sociales, 2017), 185.

<sup>140</sup> José María Dalence, *Bosquejo estadístico de Bolivia: edición facsimilar*, Edición facsimilar, Colección Fuentes para la historia 4 (Sucre: Archivo y Bibliotecas Nacionales de Bolivia : Fundación Cultural del Banco Central de Bolivia : Banco Central de Bolivia, 2013), 233.

<sup>141</sup> López Aranguren, “Regionalismo e integración nacional”, 66.

<sup>142</sup> José Luis Roca, “Observaciones en torno a la cuestión regional”, en *El poder de las regiones*, 2.ª ed. (Cochabamba: El Buitre, 1985), 47.

<sup>143</sup> Unzueta, “Periódicos y formación nacional”, 36.

Pocos años luego de la independencia de la República se publicaban textos que se referían a “tomar conocimiento del territorio y promover colonias así como la apertura de nuevas vías que comuniquen Bolivia con el exterior.”<sup>144</sup> La prensa boliviana jugó un papel fundamental en la producción del territorio que se pensaba desde dos puntos: La sede de gobierno, de donde se planeaban los proyectos de exploración y colonización y desde los periódicos de las regiones del país que incorporaban múltiples representaciones de los espacios.<sup>145</sup>

Durante la presidencia de José Ballivián se pueden encontrar varios textos que se refieren a la navegación de los ríos. En los periódicos bolivianos como *La Época* o *El Restaurador*, los editores fomentaron la discusión sobre la navegación de los ríos del interior.<sup>146</sup> Especialmente desde el periódico *La Época*, se favorecía la navegación del río Paraguay pues era la que menos dificultades presentaba a la navegación, en importancia le seguía el río Madera, también manifestaba su preocupación por la libre navegación de los ríos.<sup>147</sup> Un autor de la época, Félix Fías, quien fue cercano al presidente indicaba también que luego de Ingavi, Bolivia se esforzó en recuperar y desarrollar sus recursos, siendo el mayor obstáculo sus fronteras pues, no tenía acceso adecuado al Atlántico ni al Pacífico. Indica que los objetivos de los bolivianos antes del gobierno de Ballivián eran fortalecer el puerto de Cobija en el Pacífico y obtener un puerto del Sur de Perú, pero ninguno de los dos objetivos respondería satisfactoriamente a las necesidades del país porque los desiertos de Atacama y la Cordillera de los Andes eran un impedimento para la conexión entre Cobija y las otras ciudades de la república, así como la adquisición de Arica solo beneficiaría a La Paz. El argentino consideró la sugerencia de Tadeo Haenke,<sup>148</sup> quien recomendaba el abandono de la ruta de la montaña para optar por la ruta del Amazonas, esta vez como única alternativa. El autor planteó la división del país en el Occidente en la región del Litoral, el Centro con Tarija, Potosí, Oruro y La Paz, y el Oriente con Beni, Santa Cruz y el Chaco boliviano.<sup>149</sup>

Durante la década de 1850, varias publicaciones se refirieron a la navegación de los ríos, así como a las alternativas que estas brindaban. En estas también se referían a

---

<sup>144</sup> *Ibid.*, 61.

<sup>145</sup> *Ibid.*, 63.

<sup>146</sup> Groff Greever, *José Ballivián*, 15–16.

<sup>147</sup> *Ibid.*, 17.

<sup>148</sup> Tadeo Haenke, científico de origen alemán que llegó a Charcas al servicio de la Corona Española los últimos años del periodo colonial y que falleció en Ayopaya, Cochabamba durante la Guerra de la independencia.

<sup>149</sup> Groff Greever, *José Ballivián*, 11–12.

preferencias y circunstancias políticas de la época. Entre estas podemos contar la publicación de M.F. Mauri quien publicó en La Paz su obra *El río Amazonas, las regiones que forman su hoyo y las vertientes Atlánticas de Sud América* en 1854. El autor plasmó en este escrito su posición favorable a la navegación de los ríos de la cuenca amazónica:

Si las complicaciones políticas del Plata o del Paraguay opusieren estorbos o trabas a nuestro comercio, ahí es tan el Amazonas y el Madera con la muchedumbre de sus afluentes superiores, que se ramifican en todos sentidos sobre la mitad de nuestro territorio, y que son navegables a las pocas leguas, los unos de Santa-Cruz, los otros de Sucre, estos de la Paz y aquellos de Cochabamba. El Norte y el Sud de la República tienen pues en las aguas que bajan de sus respectivas vertientes, los vehículos más propios y naturales para su comunicación con el mundo. Y nada puede ser más libre de toda acción coercitiva, que el comercio que puede sostenerse con igual ventaja y actividad, por tan distintos y multiplicados canales.<sup>150</sup>

En este fragmento explica que la situación política de los países de la cuenca rioplatense era adversa a la navegación de los ríos bolivianos que fluían hacia el Sur por lo que debía tomarse en cuenta la posibilidad de navegar los ríos que fluían hacia el Norte. Considera que los ríos y sus beneficios para las regiones pues los considera como sus canales naturales de comunicación hacia el exterior. Según León Favre, ciudadano francés instalado en Bolivia, se aproximaba el día en que habría libre navegación en la cuenca del Río de la Plata, así como también la facilidad para utilizar los ríos amazónicos. Sin embargo, en su reflexión el autor bosqueja que los afluentes al Madera recorren espacios mayores y son más difíciles y despoblados.<sup>151</sup> El mismo autor señaló sobre los ríos del Sur que:

La apertura de la navegación barata del Paraguay y del Bermejo tendrá por resultado inmediato la sustitución de Valparaíso con Buenos-Aires, la ruina de Cobija, y para los negociantes del Plata un movimiento de negocios que, según datos oficiales, se elevó en 1846, tan solo en cuanto a la importación a la suma de 2, 457,781 fuertes y que puede calcularse en un año común en dos millones de pesos.<sup>152</sup>

En este texto, el autor proyecta que la navegación por los ríos Paraguay y Bermejo daría lugar al cambio de la economía boliviana pues, los comerciantes de plata preferirían esta ruta y dejarían de lado la navegación de los puertos bolivianos en el Pacífico. Se respalda en datos económicos, señalando la pobre rentabilidad del puerto de Cobija. En la década de 1860, el autor Baldomero Menendez publicó su *Manual de Geografía y*

---

<sup>150</sup> Mauri, *El Río Amazonas*, 3.

<sup>151</sup> León Favre Clavairoz, *Apuntes sobre la navegación de los ríos de Bolivia* (Cochabamba: Tipografía de Derecho, 1858), 10.

<sup>152</sup> *Ibid.*, 50.

*estadística del Alto Perú o Bolivia* en el que indicó que los ríos navegables brindaban facilidades económicas a la navegación y el comercio y que eran las más adecuadas para el comercio boliviano con el exterior, señala también que podría sacarse mayor provecho a estas vías si se las canalizara y que estos trabajos no serían costosos.<sup>153</sup> Un año después, el autor paceño Dalens Guarachi, quien fue preso político y enviado a Santa Cruz durante el gobierno de José María Linares publicó su obra *Santa Cruz de la Sierra o el Oriente de Bolivia* en la ciudad de La Paz. En su escrito priorizó la navegación del Mamoré a la del Paraguay, esto porque según él, esta comunicaría a Santa Cruz, Cochabamba y La Paz, en cambio el Paraguay solo beneficiaría al extremo oriental de Chiquitos.<sup>154</sup> El autor también indica:

Extensa como es en su territorio, y dividida por la naturaleza, casi por la mitad, en parte montuosa y en parte plana, con productos tan preciosos en la una como en la otra, tendrá que valerse indudablemente por medio del mar y de los ríos: para la parte montuosa tendrá que proporcionarse sobre el Océano Pacífico, salidas o puertos más accesibles que el inhospitalario y desesperante Cobija; y las llanuras del Oriente con las faldas de los Andes que miran hacia aquel lado, serán las que se sirvan de los grandes ríos que desembocan en el Atlántico.<sup>155</sup>

El autor paceño reflexiona sobre la geografía boliviana y los obstáculos que supone a la integración entre unas regiones y otras. En este fragmento propone la división de los proyectos de navegación. Para Occidente propone la búsqueda de puertos más accesibles sobre el Océano Pacífico pues considera que el de Cobija no es apropiado para el tránsito. Por otra parte, propone que los territorios orientales deben vincularse con el exterior a través de los ríos. Esta propuesta implica una polarización del país pues, no propone la articulación de las zonas geográficas del país.

La opinión pública en Bolivia en el periodo 1825-71 tenía una posición oscilante en cuanto a los beneficios que brindaría la navegación de los ríos. Se puede identificar varias posturas sobre los proyectos de navegación en el país en cuanto a la utilidad y los intereses. Algunos proponían la sustitución del puerto de Cobija sobre el océano Pacífico en favor de puntos comerciales sobre los ríos, como es el caso de Favre. Otros, como Frías y Guarachi que proponían la separación territorial de la navegación, en base a su reflexión sobre la geografía. Algunos como Mauri, o Guarachi opinaban que se debía

---

<sup>153</sup> Baldomero Menendez, *Manual de Geografía y estadística del Alto Perú o Bolivia* (Paris: Rosa y Bouret, 1860), 150.

<sup>154</sup> Genaro Dalens Guarachi, *Santa Cruz de la Sierra o el Oriente de Bolivia* (La Paz: Paceña, 1861), 42.

<sup>155</sup> *Ibid.*, 36.

impulsar la navegación de los ríos amazónicos y finalmente quienes se inclinaban por favorecer la navegación de los ríos platenses como sería el caso de Favre.

Al mismo tiempo, la opinión pública emitió el discurso de legitimación de la penetración boliviana en la frontera oriental. Se acuñó los argumentos para justificar la colonización y ocupación de los territorios fronterizos que fueron considerados fundamentales para el porvenir del país. Durante el periodo 1825-1880, el proyecto requería mayor conocimiento de la región y se realizaron varias exploraciones oficiales y privadas.<sup>156</sup> La importancia del establecimiento de población en los territorios era la extracción de sus recursos naturales, así como también el servir como futuro nexo entre el interior del país y el Océano Atlántico. En ese sentido León Fabre señaló que el comercio era el agente de la civilización y el progreso.<sup>157</sup> En síntesis, el discurso político boliviano planteaba que se necesitaba colonización e inmigración en el Oriente para alcanzar el progreso. La colonización y la inmigración eran dos caras de la misma moneda con la que se debía alcanzar el “progreso”.<sup>158</sup>

Uno de los primeros discursos legitimadores del avance boliviano hacia Oriente y de la navegación de sus ríos lo dio el Presidente Andrés de Santa Cruz en 1833 en su mensaje al Poder Legislativo.

Es también por el Este por donde el gobierno cree que debemos facilitar nuestras comunicaciones con el Atlántico, bajando a él [sic] por los innumerables caudalosos ríos, que de nuestras cordilleras se descuelgan a enriquecerle ¡cuántos nuevos descubrimientos, cuantas ventajas podrían reportarse de semejante empresa, menos difícil que pomposa! Y me permitiré indicaros la idea que puede facilitarla: decretar un premio proporcionado de honor y de conveniencia al primer buque de vapor que desde el Atlántico se avance más hacia [sic] nosotros por aquellos ríos hasta tocar al menos en el Mamoré, o en el Beni.<sup>159</sup>

Este mensaje del presidente fue publicado en la ciudad de La Paz el mismo año. En este, se menciona la importancia de la navegación de los ríos Orientales para el Poder Ejecutivo. El gobierno de Andrés de Santa Cruz les dio mayor importancia a los proyectos dirigidos a establecer comunicaciones bolivianas en los ríos amazónicos, pues favoreció la circulación de los ríos Beni y Mamoré. También hace referencia a lo provechosa que puede ser cuando se refiere a los “descubrimientos” lo que puede implicar que se suponía que el avance hacia estos lugares también implicaría la extracción de sus recursos

---

<sup>156</sup> García Jordán, *Cruz y arado, fusiles y discursos*, 256.

<sup>157</sup> Favre Clavairoz, *Apuntes sobre la Navegacion*, 1.

<sup>158</sup> García Jordán, *Cruz y arado, fusiles y discursos*, 268.

<sup>159</sup> Andrés Santa Cruz, *Mensaje del presidente de Bolivia* (La Paz: Imprenta del Colegio de Artes, 1833), 15.



naturales. Posteriormente en la década de los 1850 el autor francés León Favre consideraba que:

Es necesario no olvidar que, a nuestro juicio, la colonización no tendrá lugar en Bolivia por la acción aislada del emigrado, sino más bien por la presión de las diversas Compañías que se fundarán sucesivamente sobre su suelo. Es evidente, que las sociedades de buque de vapor y de caminos de fierro no se limitarán a aprovechar del tránsito que desde hoy asegura su existencia. El privilegio que debe concedérseles en rigurosa justicia determinará probablemente las condiciones de poner población en un límite convenido. Siendo el mismo el interés del Estado y el de las Compañías bajo este aspecto, no se puede dudar de los esfuerzos de estas últimas en llenar semejantes compromisos. Cada colono de los traídos por un Vapor, o al descender del Waggon, equivaldrá para Bolivia a dar precio a una porción de terreno y para la Compañía a un aumento de flete tanto en la ida como en la vuelta. De aquí resulta que de año en año la colonización atravesará los desiertos del Chaco, enarbolando su pacífico estandarte en las proximidades de cada desembarcadero de buques de vapor y de cada descanso del camino de fierro, siendo estos otros tantos focos de donde partan los rayos civilizadores y otros tantos puntos de atracción para los amigos y parientes de los que primero se establezcan.—Este es el único método racional y prudente, lento si se quiere, pero que presenta las garantías de la experiencia, únicas que pueden ser prenda de duración.<sup>160</sup>

El autor consideraba que la colonización en el Chaco reivindicado por Bolivia no sería espontánea, es decir que debía ser dirigida, y que las compañías de colonización serían las encargadas de impulsarla. Las compañías de navegación fluvial con barcos de vapor eran las encargadas de establecer la circulación de los ríos por vapores y la construcción de ferrocarriles para hacer accesibles los espacios colonizables. Las tierras también se beneficiarían de estas obras pues el costo del terreno subiría de precio. Pensaba que los intereses de estas compañías era el mismo que el del Estado y que solamente así se lograría alcanzar el progreso, al mismo tiempo que la colonización avanzaría sobre el territorio del Chaco, poniéndolo bajo el control del gobierno boliviano. Baldomero Menendez también sostuvo un discurso legitimador de los intereses en la colonización del Oriente y en la navegación de sus ríos:

Situada esta comarca sobre una porción de ríos navegables, o que pueden serlo a pocos esfuerzos que para conseguirlo se empleen, y en particular el Guaporé y el Paraguay, está llamada a un porvenir brillante, y a nuestro juicio no muy lejano, cuando la navegación fluvial de las regiones hidrográficas del Amazonas y del Río de la Plata a que pertenece adquiera el incremento y el desarrollo que no puede menos de adquirir y que ha de facilitar una pronta y ventajosa salida a los productos en que este país abunda y que podrá conducir a los puertos de Buenos Aires y Montevideo, que son los más inmediatos y a los cuales pueden llegar en el día bajando por el Paraguay, el Uruguay y el Plata, cuya navegación no presenta obstáculo alguno que no pueda ser superado a muy poca costa. También la importante red navegable del Amazonas ofrecerá salida a los productos naturales de esta

---

<sup>160</sup> León Favre Clavairoz, *Bolivia, Colonización y agricultura* (Sucre: Lopez, 1857), 30.

comarca, poniéndola en comunicación pronta y directa con los Estados que los grandes ríos de que aquella se compone atraviesan.<sup>161</sup>

Para Meneses, los principales esfuerzos en busca del progreso boliviano debían tomarse en los ríos Guaporé y Paraguay, pues estos facilitarían la comunicación con los países amazónicos y rioplatenses. El país podría exportar sus productos, especialmente a través de los puertos de Buenos Aires y Montevideo, pues la navegación hasta allí no presentaba obstáculos. En el caso del Amazonas, no menciona los obstáculos a la navegación como por ejemplo las cachuelas, pero señala que facilitaría la comunicación más rápida con Estados Unidos. En este fragmento podemos observar la importancia que tenía para el autor la navegación de los ríos pues, a través de ellos se lograría alcanzar el progreso y se colocaría los productos bolivianos en el mercado internacional. Otra obra en la que también se destaca el discurso legitimador es la de Dalens Guarachi:

En Bolivia especialmente, cuyo territorio en sus tres cuartas partes solo sirve de mansión pacífica a salvajes errantes y a animales silvestres, la acción gubernativa debería tener por objeto principal: poblar desiertos abrir caminos y dar industria a los hombres sin ocupación.<sup>162</sup>

En este fragmento el autor se refiere a que gran parte del territorio boliviano estaba fuera del control del Estado, y que era necesario poblar la región además que, se debían realizar obras y fomentar las actividades económicas en este espacio. Este discurso tiene un carácter civilizatorio, del territorio y sus naturales. Esta dinámica se mantiene en el discurso del presidente Morales en 1872, en que se menciona qué:

Los departamentos del Oriente han tenido ya la fortuna de oír el silbato del vapor y que no pasará mucho tiempo sin que se sienta en la República el desarrollo e incremento rápido de la industria y el comercio de esas regiones [sic.] vírgenes[sic.], habitadas hasta hoy por tribus salvajes.<sup>163</sup>

En esta alocución se menciona que los ríos bolivianos ya habían sido surcados por barcos a vapor y que esto impulsaría el comercio y el progreso en las tierras que eran habitadas por salvajes. En este discurso se puede ver la implicancia civilizadora que tienen los proyectos de navegación de los ríos orientales.

El discurso de la opinión pública boliviana referente a la política de colonización del Oriente y la navegación de sus ríos legitimaba la intervención en estos espacios. Implicaba la importancia de llevar la civilización del progreso a estos espacios en que el Estado no había establecido su autoridad. Al mismo tiempo tenía dos implicaciones

---

<sup>161</sup> Menendez, *Manual de geografía*, 211–12.

<sup>162</sup> Dalens Guarachi, *Santa Cruz de la Sierra*, 7.

<sup>163</sup> Agustín Morales, *Presidente de la República a la Asamblea Ordinaria de 1872* (Sucre: La Libertad, 1872), 7.

económicas claras: la primera, era la de establecer puertos y navegación en los ríos para favorecer el comercio boliviano con el resto del mundo. La segunda, descubrir recursos y explotarlos. Otro aspecto fundamental del discurso era la colonización, no se estableció si la inmigración a las fronteras debía llegar desde Bolivia o desde países americanos o europeos, pero el establecimiento de colonos *per se* implicaba el establecimiento de autoridades directas, es decir enviadas desde el gobierno o indirectas que serían los socios de las compañías de colonización.

La legitimación de los proyectos de navegación de los ríos navegables era planteada en base a la necesidad de comunicar los departamentos del país con el exterior de forma adecuada para fomentar el comercio y la inserción del país al mercado mundial. Por un lado, desde el Sur, se buscaba favorecer la exportación de los minerales, especialmente la plata. En el caso del Norte, la búsqueda de una salía hacia el Atlántico era exportar la quina o cascarilla extraída en la ceja de monte. Favre describía el comercio interior señalando que las ciudades de La Paz, Cochabamba, Potosí y Chuquisaca estaban aisladas entre sí, debido a esto el comercio era muy débil, lo que implicó que los productos de exportación fueran los únicos con valor comercial.

En el caso de la minería de plata, esta requería la importación de insumos, principalmente de mercurio, que era importado desde Europa. Uno de los principales obstáculos para la producción argentífera fue la dificultad de tránsito de la ruta Potosí Cobija. El autor Tristán Platt realizó una investigación en la que describe las dificultades del tránsito a través del desierto de Atacama, señaló que el viaje entre Cobija y Potosí no solo era el trayecto más costoso en comparación al viaje que se hacía desde Cobija a Buenos Aires y de ahí a Europa, sino que también fue el más moroso pues, se tardar hasta seis meses entre.<sup>164</sup> Por este motivo se requería de alternativas más económicas y rápidas para el comercio hacia el exterior. Por otra parte, los puertos del Pacífico presentaban otros obstáculos, que no eran técnicos, sino más bien políticos:

Con la navegación de los ríos, obtendrá nuestro comercio la libertad que debe tener. Si el Perú le ahuyenta de las playas del Pacífico con su política mal entendida, dejara gustoso aquel país inhospitalario, para refugiarse en las plácidas corrientes del Bermejo, para seguir el largo curso del Pilcomayo, o para abrirse paso por entre los fértiles y risueños campos de Chiquitos y las aguas del Otuquis y del Paraguay, hasta alcanzar a los principales emporios del comercio del Atlántico. Reyes y mil otros puntos propios sustituirán a Arica.<sup>165</sup>

---

<sup>164</sup> Tristán Platt, “Tiempo, movimiento, precios. Los caminos del azogue español de N.M. Rothschild entre Almadén, Londres y Potosí 1835-1848”, *Dialogo Andino* 49 (2016): 153.

<sup>165</sup> Mauri, *El Río Amazonas*, 3.

En este fragmento, Mauri indica que la navegación de los ríos permitiría a Bolivia beneficiarse de forma más amplia del libre comercio pues la política peruana impedía el desarrollo de los puertos bolivianos sobre el Pacífico. Para el autor, los ríos del Oriente, especialmente los que fluían hacia el Río de la Plata serían capaces de reemplazar en importancia al puerto peruano de Arica, el más utilizado para el comercio boliviano en aquellos años. Empero, el autor ignoró la situación política hacia la cuenca rioplatense, pues Argentina y Paraguay no se mostraron favorables al avance boliviano en el Chaco, así como el establecimiento de puertos en los ríos. En el mismo texto explica que el interés de la libre navegación fluvial era apoyado por Estados Unidos indicando que “Toca, pues, al poder y civilización de éstos tomar la iniciativa en la parte práctica de este gran negocio. Nuestros brazos están abiertos para recibir a estos mensajeros de comercio, de libertad y felicidad”.<sup>166</sup> Las reflexiones de los autores de la época señalaban que el aislamiento de Bolivia era crónico e impedía el progreso. Fabre indicaba que en el país se desconocían las actividades industriales al estilo europeo debido a la falta de comunicación.<sup>167</sup> Según Favre Bolivia lograría el progreso a través de la navegación de los ríos.

Esta regeneración es posible y quizá se halla próxima, pues depende de la apertura de mercados en Europa, por medio de la navegación de los ríos; y jamás Nación alguna en situación desesperada tuvo a su disposición medio más eficaz de cambiar su miseria en una grandeza durable y un poder incontestado...<sup>168</sup>

Para Favre la “regeneración” del país dependía de la navegación de los ríos, señaló que Bolivia era privilegiada al tener en su territorio los medios para mejorar su situación económica, empero estos no eran bien utilizados. Algo que llama la atención es que para el autor francés la navegación de los ríos estaba próxima, pero, esta no se logró a la escala esperada durante el siglo XIX. Baldomero Menéndez pronosticaba que la navegación de los ríos traería prosperidad al país:

Cuando la navegación de aquellos dos grandes ríos adquiera el incremento que debe adquirir, y que adquirirá forzosamente en una época más o menos próxima, los canales, estas vías económicas y expeditas de transporte serán para el oriente del Alto Perú, riquísimo en productos de todas clases, un grande elemento de prosperidad á que tendrá que recurrir con particular predilección y para cuyo planteamiento le sobran elementos.<sup>169</sup>

---

<sup>166</sup> Ibid., 6.

<sup>167</sup> Favre Clavairoz, *Apuntes sobre la Navegacion*, 1.

<sup>168</sup> Ibid., 10.

<sup>169</sup> Menendez, *Manual de geografía*, 150.

En aquellos años, los autores bolivianos y extranjeros consideraban que lograr la navegación de los ríos era vital para Bolivia. Se consideraba que los puertos en el Pacífico presentaban muchos obstáculos, ya sean técnicos o políticos y que establecer puertos en el Oriente era una alternativa viable para establecer las importaciones y las exportaciones, y así conectar el país con la economía internacional. Los ríos permitirían llevarían el progreso hacia el Oriente, pero también al resto del país.

Para comprender los intereses relativos a la navegación se debe comprender la economía de las regiones bolivianas. Según Rossana Barragán, las regiones predominantes al fundarse la república tenían intereses opuestos, una miraba al Atlántico (el Sur) y otra miraba al Pacífico (el Norte), por este motivo el poder político fue nómada, pues no pudo establecerse definitivamente en una sola región.<sup>170</sup> Para José Luis Roca, luego de la independencia, la desaparición de los espacios económicos de Lima y Buenos Aires, motivo a que en Bolivia se planteara la necesidad de vincularse de forma autónoma con la economía capitalista mundial y que se debía optar por las rutas del Atlántico (Buenos Aires, Santos y Manaos) y las del Pacífico (Arica, Antofagasta y Cobija).<sup>171</sup> El interés de conectar la región del Sur con el Atlántico se mantuvo a lo largo del periodo 1825-71. Se consideraba que el establecimiento de un puerto en Bahía Negra serviría para conectar la ciudad de Sucre en el Sur con los puertos del Río de la Plata:

La ciudad Sucre está situada a los 19° 30° de latitud sud; de modo que esta frente a la Bahía-Negra, y la línea este-oeste que los separa, solo tiene ocho y medio grados de longitud, lo que da una extensión de poco menos de doscientas leguas, distancia casi igual a la que hay de Sucre a Cobija, que por lo menos alcanza a ciento ochenta y siete leguas.<sup>172</sup>

En este fragmento, el autor explica que geográficamente Bahía Negra se encuentra alineada con la ciudad de Sucre. Al mismo tiempo hace una comparación de la distancia de la capital con el margen del río Paraguay con la que había desde la misma hasta el puerto de Cobija en el Pacífico. Esta comparación es importante debido a que explica que las posibles conexiones del Sur eran casi equidistantes. El autor concluye emitiendo un juicio de valor: “La Bahía-Negra se presenta, pues, como el puerto más adecuado para la expansión del comercio de importación y exportación de los departamentos del sud de Bolivia, y principalmente de la capital Sucre”.<sup>173</sup> El autor complementó esta reflexión

---

<sup>170</sup> Rossana Barragán, “Las fronteras del dominio estatal: espíritu legal y territorialidad en Bolivia, 1825-1880.”, *Umbrales. Revista del Postgrado de Ciencias del Desarrollo*, 2000, 29.

<sup>171</sup> Roca, “Observaciones”, 46.

<sup>172</sup> Mauri, *El Río Amazonas*, 7.

<sup>173</sup> *Ibid.*

señalando que la navegación del Bermejo beneficiaría a Tarija, la del Pilcomayo a Potosí y Sucre, mientras que la del Paraguay a la provincia de Chiquitos, en Santa Cruz junto a todo el Sureste de la República.<sup>174</sup> Finalizado el periodo estudiado, se mantuvo el proyecto de comunicar directamente Bahía Negra con Sucre, como indica la publicación de la Empresa de Colonización del Alto Paraguay:

Siendo pues Buenos Aires el punto comercial donde debe gravitar el comercio del Oriente de Bolivia y el punto más próximo a la Bahía Negra de uno de cuyos puertos debe partir la carretera que enlace el Sud y Oriente de Bolivia, era indispensable fijar aquí la asociación que debe llevar a cabo el pensamiento que me ha traído a su seno.<sup>175</sup>

En este fragmento, la publicación de la Empresa de Colonización del Alto Paraguay explica que el establecimiento de un puerto en Bahía Negra conectaría al Oriente y a Sur de Bolivia con el puerto de Buenos Aires. Las fuentes reflejan el interés de abrir las rutas del Atlántico para fortalecer el comercio del Sur de la república con el resto del mundo. Los autores analizaban las opciones e insinuaban que Bahía Negra era una alternativa viable para suplir a Cobija como puerto útil a la minería.

En cuanto a las características técnicas de la navegación del río Paraguay, varios de los autores hacen referencia a la posibilidad de establecer puertos aptos para recibir barcos a vapor

El río Paraguay según los importantes datos consignados en número 3.º de la “revista” de Cochabamba, correspondiente al mes de junio de 1853, forma en la Ribera boliviana a los 19º y 40 de latitud sud, una espaciosa bahía en cuyas aguas pueden fondear bergantines de doscientas toneladas. Esta bahía se llama Bahía Negra, que el mapa de Bolivia trazado por el Sr. Bertres, sitúa a los 21 grados. Al norte de la Bahía-Negra, como a sesenta leguas de distancia, se halla el fuerte de Coímbra que el Portugal levanto en territorio español hoy boliviano, en contravención a los tratados de límites de 1750 y 1777. Al Sud se extiende el territorio Bolivia no hasta el rio Verde y cree que entra en el Paraguay. Del sur-oeste sale para desaguar en la Bahía-Negra el Otuquis, que nace en las inmediaciones del pueblo de Santo-Corazón en la provincia de Chiquitos.<sup>176</sup>

El autor utiliza información técnica de una revista publicada en la ciudad de Cochabamba, publicada durante la década de 1850, en el gobierno de Belzu en que se brindan datos geográficos. Realiza una descripción detallada del terreno. Posteriormente

---

<sup>174</sup> Ibid., 1.

<sup>175</sup> Empresa de Colonización del Alto Paraguay y Explotación de la vía Carretera Abierta al Interior de Bolivia, *Empresa de Colonización del Alto Paraguay y Explotación de la vía carretera abierta al interior de Bolivia. En virtud de las concesiones otorgadas por el gobierno de aquella república al Empresario Coronel D. Antonio Paradiz. Organización definitiva de la asociación llamada a fomentar los intereses comerciales del Alto Perú y los estados del Río de la Plata* (Buenos Aires: La Unión Argentina, 1875), 4.

<sup>176</sup> Mauri, *El Río Amazonas*, 7.

se refiere a la posición brasileña de Coímbra, situada al margen occidental del Paraguay y las implicancias que tuvo desde el periodo colonial.

El análisis de estos cuatro aspectos nos permitió comprender la forma en que el Estado boliviano trató de integrar de forma simbólica el margen del río Paraguay a su dominio. En primer lugar, se distinguió cómo el país defendió el territorio reivindicado frente a los países rioplatenses. El Estado se enfrentó a la oposición diplomática, especialmente del Imperio de Brasil y de las Provincias Unidas del Río de La Plata, que consideraron que la navegación y el establecimiento de puertos bajo soberanía boliviana eran contrarios a sus intereses.

Luego se analizó la política que tuvo el Estado boliviano sobre la integración de la región oriental en particular, y del río Paraguay en particular. En este sentido se reflexionó sobre las leyes referentes a colonización, inmigración, y navegación de los ríos. La arista de estas leyes fue la incorporación del Oriente y sus ríos al espacio nacional. En tercer lugar, se analizó el discurso geográfico emitido desde la administración. Se describió y comparó los dos mapas más importantes del siglo XIX, para finalmente comprender los cambios de la concepción del espacio desde el gobierno. Por último, se analizó los intereses del gobierno boliviano en explorar alternativas de navegación para comunicar el país con el exterior. Al mismo tiempo se enfocó el tema a partir de una perspectiva regional, con énfasis en el interés por la región Sur del país que basaba su economía en el sector minero de exportación.

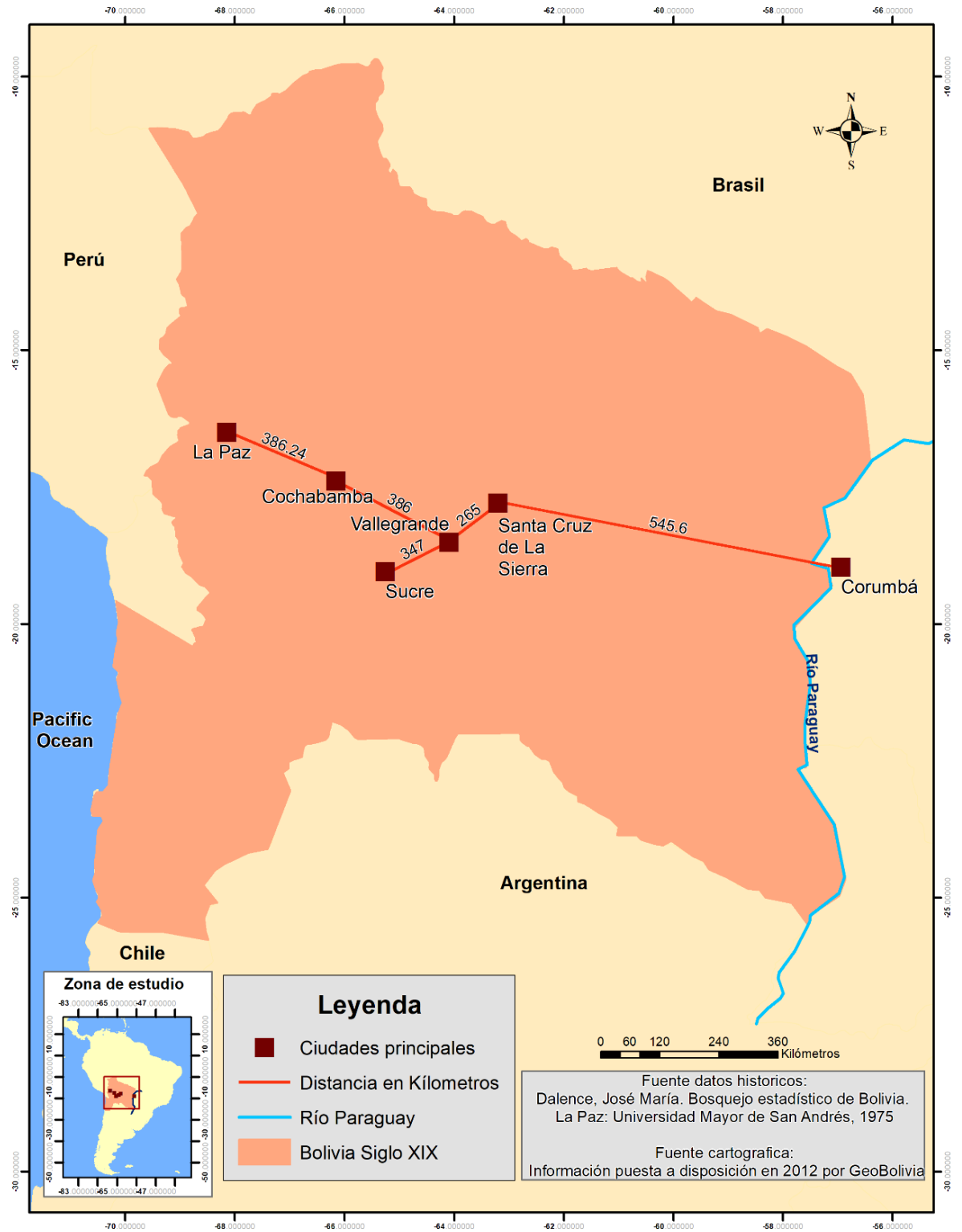


Figura 4. De las distancias entre las ciudades y la frontera de Brasil en el siglo XIX  
Fuente y elaboración propias con base en la cartografía de Ruth Caicedo Palacio a partir de *Bosquejo estadístico de Bolivia* y GeoBolivia



## Capítulo segundo

### Incorporación física del margen occidental del río Paraguay

En este capítulo se responderá la pregunta ¿Cómo se llevó a cabo el proyecto de incorporación física del margen occidental del río Paraguay al dominio del Estado boliviano? Los estados andinos intentaron integrar a su control los territorios que no habían sido incorporados durante el periodo colonial. Se distingue dos formas de integración, la directa y la indirecta. Los casos de integración directa fueron los casos en que las autoridades representantes de gobierno incursionaron en la frontera explorando la región, recolectando conocimiento, entrando en contacto con los habitantes locales e intentando instaurar el control estatal. Los indirectos fueron los casos en los que el gobierno recurrió a la participación de terceros para que sirvieran de intermediarios, representaran al Estado en su ausencia, y así controlar un espacio y sus recursos; estas formas pudieron ser a través de concesiones, misiones, etc.

En el caso ecuatoriano, según Juan Maiguashca, el Estado no logró consolidar su dominio, por lo que dejó sobrevivir a una institución de origen colonial: el municipio, para lograr regir espacios que él no podía.<sup>177</sup> Esto sucedía en cuanto al control sobre la sociedad en su conjunto, sin embargo, la dinámica del dominio del territorio era diferente. Durante el siglo XIX, antes de la consolidación del Estado nación, fue el Estado el principal promotor de la incorporación del territorio a su dominio.<sup>178</sup> Este debió enfrentarse a varias dificultades para consolidar su control sobre las fronteras e internas. Los problemas eran principalmente físicos, pues debía construir carreteras, establecer infraestructuras, autoridades, etc. En el caso de la incorporación indirecta, los concesionarios firmaban contratos en que los que se comprometían a realizar obras que el gobierno era incapaz de realizar por su cuenta. El interés de los concesionarios era proporcional a los potenciales que tenía un territorio para la extracción de recursos naturales, agricultura, e incluso por su valor estratégico.

En Colombia, según Hermes Tovar, los elementos del sistema de concesiones en Antioquia eran: la adjudicación de tierras, la compra y venta de lotes, el reclutamiento de colonos y el reparto de funciones, con estas medidas se logró consolidar la integración de

---

<sup>177</sup> Maiguashca, "Proceso de integración", 366.

<sup>178</sup> *Ibíd.*, 358.

la frontera a la economía regional.<sup>179</sup> Sin embargo, se puede contemplar que en el caso de las concesiones en el margen occidental del río Paraguay no necesariamente tenían esta dinámica, pues el interés sobre este espacio no era solamente la consolidación de centros poblados. Entre 1830 y 1930, el gobierno de Bolivia brindó todas las facilidades para propiciar la colonización europea. Según Valerie Fifer, los esquemas de colonización obedecieron a la necesidad de establecer poblaciones, haciendas, navegación en barcos a vapor y construcción de ferrocarriles.<sup>180</sup> Como se verá más adelante, el principal interés boliviano era establecer un puerto sobre el río Paraguay que le sirviera para integrarse en la economía mundo, por lo que las compañías que pidieron las concesiones le dieron un papel secundario a las actividades agrícolas, ganaderas y extractivas.

El Estado boliviano trató de incorporar el margen del río Paraguay de forma directa e indirecta a través sus funcionarios y a la vez de concesiones solicitadas por empresarios locales y extranjeros. La penetración en el territorio se hizo primero a través de la construcción de caminos que llegaban desde el interior del país. Posteriormente, se construían asentamientos, puertos, y otros tipos de infraestructura.

## 1. Construcción y estado de los caminos hacia el Oriente

Durante el periodo 1825-71, no se realizaron grandes proyectos camineros en Bolivia. Sin embargo, hubo varios intentos de construir caminos que comunicaran las regiones del país entre sí. Hacia el Oriente hubo varios proyectos viales. En el caso de los departamentos de Chuquisaca y Tarija hubo iniciativas gubernamentales y locales por sentar presencia y caminos hacia el Chaco y los ríos de la región, especialmente el Pilcomayo. En el departamento de Santa Cruz, el camino principal era el que conectaba las ciudades de Sucre y Cochabamba con la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, que se encuentra en los llanos, fuera de la región andina.

En el proceso de integración nacional impulsado por los estados de América Latina, era fundamental impulsar la construcción de caminos. Los caminos que comunicaban el interior de los territorios nacionales pueden ser considerados como “enlaces internos”, es decir, las vías de comunicación entre un determinado ámbito, físico y/o social, al interior del mismo país. Por ejemplo, Juan Manguashca explica cómo en el

---

<sup>179</sup> Hermes Tovar Pinzón, “La colonización bajo el sistema de concesiones”, en *Que nos traigan la cuenta* (Colombia: Universidad de Los Andes, s. f.), 117, <http://www.jstor.com/stable/10.7440/j.ctt1b67x17.7> JSTOR.

<sup>180</sup> Fifer, *Bolivia*, 40.

periodo que corre entre 1840 y 1890 en Ecuador, la ciudad de Guayaquil, en la región de la costa, debilitó sus enlaces internos con las ciudades de la Sierra debido a que fortaleció sus enlaces externos por la preponderancia de su conexión con el mercado internacional.<sup>181</sup> Se puede considerar que los caminos son nexos internos que son herramientas para integrar físicamente el dominio territorial de la nación.

En el caso boliviano, los intentos del Estado por integrar el territorio a su control se sirvieron de instrumentos como exploraciones y otros medios para adquirir conocimiento. En el caso de los orientes, los esfuerzos se dirigieron a promover la apertura de nuevas rutas que sirvieran también para comunicar al país con el océano Atlántico, es decir, que los esfuerzos se realizaron en búsqueda de incrementar el comercio, así como explotar y colonizar los extensos espacios del país.<sup>182</sup>

La primera referencia que se tiene del estado de las carreteras en Bolivia durante el periodo republicano la dio el diplomático británico Joseph Barclay Pentland, quien realizó estudios universitarios en geografía y mineralogía. Él realizó un informe en que resume la situación del país durante la presidencia del Mariscal Antonio José de Sucre. El informe que estaba destinado al gobierno británico detalla la geografía, la demografía y la economía de cada región y departamento del país. Este informe tenía la función de promover el interés de los inversionistas británicos para invertir en la nueva república y su economía que parecía marchar a tomar una política económica liberal. Presenta una descripción detallada del departamento de Santa Cruz, pese a que no llegó a visitarlo, señalando que:

El departamento de Santa Cruz mantiene un tráfico considerable de azúcar y cacao con las provincias occidentales. Este comercio trabaja en condiciones de desventaja debido a la situación distante de Santa Cruz y a las consiguientes dificultades de un país donde puede decirse que apenas existen caminos. La cantidad de azúcar, cacao cera y productos del departamento de Santa Cruz importados a los departamentos de occidente, se estima en ochenta mil pesos o dieciséis mil libras esterlinas anuales.<sup>183</sup>

El Informe dirigido al gobierno británico era de carácter oficial y fue remitido a través del representante diplomático británico en Lima a su gobierno. La información que brinda este fragmento es cuantitativa y cualitativa pues se refiere a la calidad de los

---

<sup>181</sup> Maiguashca, “Proceso de integración”, 74.

<sup>182</sup> Barragán, “El Estado pactante”, 282.

<sup>183</sup> Joseph B. Pentland, “Informe sobre Bolivia (1827)”, en *Informe sobre Bolivia (1827) Bosquejo del Estado en que se halla la riqueza nacional*, ed. Ana María Lema Garrett, Primera edición en esta colección, Biblioteca del bicentenario de Bolivia Historias y geografías 3 (La Paz: Vicepresidencia del Estado / Presidencia de la Asamblea Legislativa Plurinacional Bolivia / CIS, Centro de Investigaciones Sociales, 2017), 178.

caminos y al valor aproximado de la actividad económica. El fragmento da un bosquejo general, primero del comercio que mantuvo el departamento de Santa Cruz con el resto de la república, especialmente con Occidente, así como los productos más importantes para este. También indica la dificultad de la actividad comercial entre las regiones del país, originada en la falta de carreteras en “un país donde puede decirse que apenas existen caminos”.

Por otra parte, una interesante descripción de los caminos viene de parte de un anónimo en el año de 1840. El autor de esta carta, al parecer fue un preso político que fue enviado al departamento de Santa Cruz durante el gobierno de José Miguel de Velasco. La carta enviada era clandestina, pues el autor la firmó con otro nombre e indica los pormenores del envío. Realiza una descripción de la región, de su viaje y de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra, además de una reflexión política dirigida a su hermano, o por lo menos eso deja entender. Sobre los caminos del departamento dice: “[...] caminos malísimos los mismos que los del cielo que son bien escabrosos y sembrados de precipicios y peligros de todo género. Por conclusión diré que es un país de la naturaleza {...}”.<sup>184</sup> Primero hace una queja de los caminos que conectan la región andina con los llanos orientales, estos eran escabrosos estrechos contruidos en los contrafuertes de la cordillera junto con otras dificultades. En segundo lugar, se refiere a los escasos de caminos que conectan a la ciudad capital del departamento con las provincias, afirmando que la región es un “país de la naturaleza”.

Victorino Rivero Egüez, fue un autor cruceño que vivió en Santa Cruz durante el siglo XIX hasta los primeros años de la década de 1900. El escribió un texto de historia titulado *Historia de Santa Cruz durante la 2da mitad del siglo XIX*, donde bosqueja la historia del departamento durante el siglo XIX, prestando particular atención a varios acontecimientos civiles, eclesiásticos y de gobierno. El texto no tiene valor oficial, pues siendo una especie de memoria de alguien contemporáneo, solamente se lo puede contar como una fuente primaria. La obra en general presenta datos descriptivos de orden cualitativo más que cuantitativo. En el siguiente fragmento del texto se describe el estado de las carreteras en los años 1850.

---

<sup>184</sup> Anónimo, “Carta a Juan Fernández Guarachi describiendo la región Cruceña”, 12 de agosto de 1840, 1, Sección Manuscritos, Biblioteca Universitaria.

Todos los caminos son malos. Además de los que unen la capital con todos los pueblos de Cercado, que todos son transitables con carretas, existen tres que conducen a las provincias y estos son los peores, y únicamente de herradura.<sup>185</sup>

Victorino Rivero Egüez hace una valoración de los caminos existentes en el departamento de Santa Cruz en aquellos años señalando que son malos en general. Afirma que los únicos caminos transitables en carreta eran los del Cercado, que comunicaban la ciudad con las localidades de la provincia. Los caminos que comunicaban esta provincia con las otras eran de herradura y se encontraban en muy mal estado. Sin embargo, no hace una mayor descripción de los caminos que comunicaban la ciudad de Santa Cruz de la Sierra o de las provincias con la frontera oriental ni con el margen del río Paraguay.

José María Dalence fue el autor de la obra *Bosquejo estadístico de Bolivia*, en la que, junto con otros autores, bajo el encargo de los gobiernos de José Ballivián primero y luego de Manuel Isidoro Belzu, realizó un vasto trabajo de recolección de datos de todo el territorio boliviano. En la descripción que hace bosqueja las rutas más importantes del país, su extensión y otras características, además de hacer una valoración en la que indica que la mayor parte de los caminos son intransitables.<sup>186</sup> Cuando se refiere a los caminos del Oriente de la República, los describe como llanos, pero las dificultades que presentan para el viajero son que atraviesan grandes despoblados, donde se encuentran indefensos ante los ataques de los indígenas bárbaros, las fieras, la crecida de los ríos, los pantanos, e incluso de los bosques. Señala también que el viaje por estos caminos es penoso, además que la falta de uso de los caminos hace que estos se pierdan, lo que hace caro su mantenimiento.<sup>187</sup>

En 1860, Baldomero Menéndez publica un texto llamado *Manual de Geografía y estadística del Alto Perú o Bolivia*, en el que describe el territorio boliviano. En este se describe los caminos, la geografía, los ríos, las fronteras, etc. Este autor contemporáneo al periodo estudiado también hizo un balance del estado de los caminos e indicó que se encontraban en mal estado. A excepción de los caminos del Norte que conectaban Bolivia con la República de Perú.<sup>188</sup> Los dos caminos principales del país tenían origen colonial, uno que se dirigía al Norte conectaba el país con Lima y el camino Sur llegaba hasta Buenos Aires. Estos dos caminos, junto con el que comunica la ciudad de La Paz con

---

<sup>185</sup> Victorino Rivero y Egüez, *Historia de Santa Cruz durante la 2da. mitad del siglo XIX* (Santa Cruz de la Sierra: Fundación Cultural Ramón Darío Gutiérrez, 1978), 33.

<sup>186</sup> Dalence, *Bosquejo Estadístico*. 283.

<sup>187</sup> *Ibid.*, 288.

<sup>188</sup> Menendez, *Manual de geografía*, 147.

Arica, eran los que se encontraban en mejor estado. Según el autor, en el resto del país no había caminos adecuados para el comercio.<sup>189</sup>

Otro autor que escribió sobre la situación de los caminos fue Dalens Guarachi. Él fue docente de la Universidad Mayor de San Andrés y fue enviado a Santa Cruz de la Sierra como preso político durante el gobierno de José María Linares; estuvo en este departamento entre 1859 y 1860. En 1861 publicó su obra *Santa Cruz de la Sierra o el Oriente de Bolivia*, donde plantea su crítica y análisis sobre las impresiones que tiene del departamento oriental. En su descripción sobre el camino que comunica el occidente con los llanos valora la calidad del mismo.

De Samaipata a Santa Cruz no hay más que treinta y cinco leguas de distancia; pero esta pequeña travesía es la parte más penosa y difícil de todo el camino. En la estación de aguas, las arrias emplean regular y comúnmente quince o veinte días en marchar de un punto al otro punto.<sup>190</sup>

Guarachi relata el descenso entre los valles de Samaipata en los contrafuertes de la cordillera hasta la ciudad de Santa Cruz de la Sierra. Indica que esta bajada abrupta es la más dificultosa del trayecto. El autor narra también las dificultades estacionales que presenta el camino, indica que, en la época de lluvias, entre noviembre y febrero, la travesía podía prolongarse entre quince y veinte días.

Entre 1825 y 1871, los caminos que conectaban la región andina de Bolivia con el Oriente se encontraban en muy mal estado según varios autores. Los caminos que descendían la cordillera eran los que se encontraban en peor estado. En el departamento de Santa Cruz tampoco había buenos caminos a pesar de encontrarse en un territorio llano. Las vías que comunicaban la ciudad de Santa Cruz de la Sierra con los demás poblados de la provincia Cercado eran los que se encontraban en mejor estado, mientras que, los caminos que la comunicaban con las otras provincias eran solamente de herradura. En el espacio temporal señalado, a pesar de que hubo varios proyectos para construir caminos hacia el departamento de Santa Cruz en particular y al oriente en general, no se lograron concretar. Debido a esto tampoco se logró incorporar los espacios orientales adecuadamente al espacio proyectado como nacional.

---

<sup>189</sup> Ibid., 148.

<sup>190</sup> Dalens Guarachi, *Santa Cruz de la Sierra*, 17.

## **2. Exploración y colonización boliviana de la frontera Sudoriental**

Con el propósito de integrar las fronteras espaciales al control del gobierno se emprendieron varias exploraciones y proyectos de colonización durante el periodo 1825-71, es decir que se emplearon medios físicos para territorializar la zona próxima al río Paraguay. El inicio de las tentativas de ocupación física de la frontera de Chiquitos inició el año 1832, durante el gobierno del Mariscal Andrés de Santa Cruz; la primera exploración a la región la realizó el científico francés Alcide d'Orbigny. Posteriormente, Manuel Oviden, un benemérito de la Guerra de la independencia, solicitó una concesión territorial en el extremo oriental de la República; donde proyectó establecer un puerto y un centro poblado al margen del río Otuquis, a través del cual las embarcaciones debían navegar hacia el río Paraguay y el Plata, a los puertos de las Provincias Unidad del Río de la Plata y al Atlántico, esperando fomentar el comercio con Europa. También hubo otras exploraciones como la del coronel Peña a la frontera con Brasil, y otros viajes de reconocimiento que esperaban conectar las ciudades de Sucre, Santa Cruz de la Sierra y el resto del país con las proximidades de Bahía Negra. En el periodo comprendido entre 1850-71, también hubo otros proyectos de establecer presencia boliviana; primero estableciendo caminos desde la ciudad de Santa Cruz, y también otros proyectos de colonización como los de la Sociedad Progresista de Bolivia.

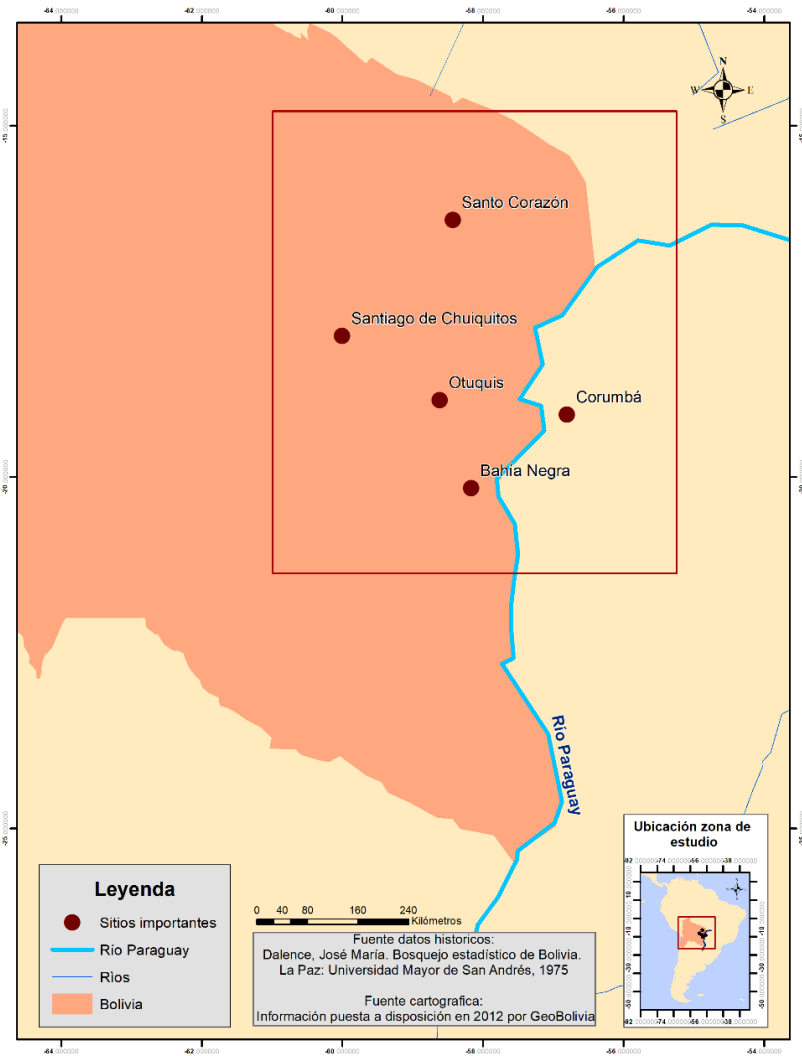


Figura 5. Espacios de interés para Bolivia sobre el margen del río Paraguay  
Fuente y elaboración propias con base en la cartografía de Ruth Caicedo Palacio a partir de *Bosquejo estadístico de Bolivia* y Geobolivia.



La primera exploración hacia la zona fue realizada por Alcide d'Orbigny durante la presidencia de Andrés de Santa Cruz. El científico francés fue encargado por el Museo de Historia Natural de París para recorrer los países de la América Meridional, motivo por el cual visitó Uruguay, Argentina, Brasil, Chile, Perú y Bolivia, siendo el último país en el que permaneció más tiempo. A su retorno a Francia escribió su obra *Voyage dans l'Amerique Méridionale* (Viaje a la América Meridional), de once volúmenes. Es aquí donde relata su travesía por dichos países.

Su presencia en Bolivia fue muy provechosa para el país pues mantuvo una relación muy estrecha con los presidentes Andrés de Santa Cruz y José Ballivián. En varios lugares que visitó no solamente realizó su labor científica, sino que también fue enviado por el gobierno boliviano como funcionario encargado de reconocer el espacio por lo que, incluso dirigió informes al Poder Ejecutivo, a través del Ministerio del Interior al presidente de la República. Es importante señalar que Alcide d'Orbigny estuvo en Chiquitos y recorrió parte del territorio que posteriormente sería concedido a Manuel Oliden en aquel año. Cuando llegó a la antigua misión de Sagrado Corazón escribió en su diario:

Para mí no se trataba solamente de una cuestión de amor propio, la alegría de haber llegado a Santo Corazón, sino que pensando en las ventajas enormes que podrían derivar de la navegación del río Paraguay, para el movimiento comercial y la civilización de la provincia de Chiquitos, quería ser el primer agente de tan basta empresa. El Presidente de la República me había encomendado informarme acerca de la posibilidad de esa navegación, y el gobernador tuvo a bien secundarme en las averiguaciones [...] Todos me aseguraron que al este del río no había ningún punto de acceso al río Paraguay durante todo el año; que en los veranos muy secos podía llegarse con muchas dificultades, atravesando extensos pantanos porque todas las tierras comprendidas entre aquel río y las primeras montañas del oeste, desde el río Jaurú hasta el Otukis, se inundaban con las primeras lluvias de manera tal que resultaba imposible cruzarlos de otro modo que en canoa y esta con gran trabajo porque muchos bosques espesos dificultaban la marcha. De acuerdo a estas informaciones, había que renunciar a buscar por los alrededores un puerto sobre las mismas orillas del Paraguay, dado que en los esteros conocidos en tiempo de la conquista por Laguna de Yarayes impiden el tránsito.<sup>191</sup>

El fragmento del diario de viaje nos muestra el entusiasmo del viajero por llegar a la región y por ser él quien pueda brindar datos útiles para la construcción de un puerto sobre la margen del Paraguay. El autor muestra un interés por legitimar la presencia

---

<sup>191</sup> Alcide Dessalines d'Orbigny, *Viaje a la América meridional: Brasil, República de Uruguay, República Argentina, La Patagonia, República de Chile, República de Bolivia, República del Perú: realizado de 1826 a 1833*, ed. Alfredo Cepeda, Edgardo Rivera Martínez, y Anne-Marie Brougère, 2.ª ed., *Travaux de l'Institut français d'études andines*, t. 154 (La Paz, Bolivia : [Lima, Peru]: Plural Editores / IFEA, 2002), 1326–27.

boliviana en la región a través del comercio y la civilización occidental. También afirma que el presidente de la República le encomendó reconocer la navegación del río Paraguay en aquellas latitudes. El diario no tiene un valor oficial, sin embargo, indica que Alcide d'Orbigny debía comunicarse con las autoridades para confirmar o negar la posibilidad de establecer un puerto. Al respecto afirma que se le indicó que no había accesos directos desde aquel punto al río, señalando que entre ambos puntos había terrenos anegadizos que dificultaban la comunicación. El lenguaje utilizado es bastante descriptivo. En resumen, el francés indica que la región no era apta para establecer comunicación directa con la margen occidental del río Paraguay. Debido a esto señaló que: “Forzado a abandonar el proyecto de instalar en esta latitud el puerto directamente sobre el Paraguay, pensé establecerlo sobre uno de los afluentes occidentales”.<sup>192</sup>

El francés no participó en persona en la exploración de la zona. El gobernador envió primero a los indios, y luego cuando se disponía a ir no lo hizo y se retiró junto al gobernador. Con la información que le fue brindada por los lugareños, afirmó que:

En medio de un llano irregular, atravesando la extremidad de la Sierra de Sunsas, habían encontrado un río Grande, con riberas altas y susceptible de utilizarse todo el año como puerto cómodo. Ya no tenía dudas y, además, este puerto equidistante de Santiago y Santo Corazón podría servir para remontar grandes tramos del San Rafael, hacia Santiago y el Tacubara hacia San Juan.<sup>193</sup>

En este fragmento se evidencia cómo d'Orbigny aconsejó dejar de lado la idea de establecer un puerto sobre el río Paraguay y recomendó utilizar el río Grande, señalando los beneficios de navegarlo hasta San Juan. Al parecer, en aquel momento, el empresario de Otuquis buscaba atraer colonos franceses; Esto pudo haberse debido a la falta de colonizadores bolivianos. En cuanto al resultado de su exploración, como enviado del presidente de Bolivia, d'Orbigny indicó:

Más tarde, de vuelta en Santa Ana, tracé un mapita del extremo oriental de la provincia de Chiquitos y lo elevé al Presidente de Bolivia con todos los datos que creí necesarios para hacer conocer bien el importante lugar de la República por donde podría establecerse una comunicación con el Paraguay y las demás provincias del Plata, recibíéndose mercaderías de Europa por esa vía igualmente apta para la explotación de los numerosos productos de la provincia de Chiquitos.<sup>194</sup>

En este fragmento, extraído del diario de viaje, Alcide d'Orbigny expresa que envió una comunicación al presidente Andrés de Santa Cruz que adjuntaba un mapa

---

<sup>192</sup> Ibid., 1327.

<sup>193</sup> Ibid., 1328.

<sup>194</sup> Ibid.

explicativo donde señaló los lugares que, a su juicio, eran los más aptos para establecer comunicación entre las localidades chiquitanas con el río Paraguay. Una vez más, legítima el interés boliviano sobre la región, pues traería comercio y actividades extractivas que brindarían el tan ansiado progreso a Bolivia. Luego de varios años, en una carta fechada en 1854, el científico francés señaló que estaba en conocimiento de que Luis Vernet había sido encargado por Ovidio para negociar en Europa la explotación y colonización de Otuquis; por lo que respondía al destinatario que la provincia era fértil y apta para la ganadería, Además, que la provincia era salubre siendo un lugar apto para la colonización europea.<sup>195</sup>

El teniente coronel Marcelino Peña, gobernador de la provincia de Chiquitos dictó la reglamentación para su jurisdicción. Decidió dictar sus decretos tomando en cuenta varias consideraciones. La primera era que los pobladores que se establecieron en el “desierto” de la margen occidental de los ríos Paraguay y Jaurú debían estar al tanto de los derechos y obligaciones para con la República. La segunda, que los establecimientos debían destinarse a la crianza del ganado, podían reunir las cabezas sin dueño que antes habían sido utilizadas por los brasileños, y que debían notificar al gobierno de la provincia dicha actividad. La tercera, contemplaba la imposibilidad de los brasileños de volver a establecerse en su país de origen. La última consideración tenía que ver con que los pobladores de Mato Grosso extraían sal de las Salinas de la provincia y era necesario reglamentar esta actividad. Los artículos más importantes señalaban:

Art. 1 Que muchos pobladores brasileños y bolivianos de estos campos del marco de la parte occidental de los ríos Paraguay y Jaurú terrenos correspondientes a la nación boliviana; están sujetos a la constitución y LL de la República con dependencia inmediata de la autoridad que nombre el gobierno de la provincia en este desierto gozando de las garantías que hacen las LL de la nación a los extranjeros y bolivianos que residen en ellos.

Art. 2 Estos nuevos poblados no podrán separarse ni pasar al territorio del Imperio Brasilero den su respectivo pasaporte concedido por dicha inmediata autoridad que de los gratuitamente por ahora y hasta tanto que el supremo gobierno determine esta cosa; y los que entran al interior, tendrán la [...] obligación de presentarle y si continúan para el interior, será con su pasaporte verificado por la misma autoridad.

Art. 6 todos los individuos que soliciten terrenos para establecerse en este territorio se dirigirán por conducto de este gobierno a la prefectura del departamento con sus solicitudes, por hallarse autorizado dicho prefecto por el gobierno supremo para adjudicarlos en propiedad.

Art. 8 Las Salinas del Jauru no tendrá más propietario que la nación aun que los terrenos de la circunferencia se hayan dado en propiedad para algún establecimiento de pastoreo y agricultura.

Art. 10 Los indígenas del pueblo del Santo Corazón, y los neófitos de la nación Bororo que ocupan este territorio, que ocupan este territorio, tienen la libertad de extraer sin

---

<sup>195</sup> Alcide Dessalines d'Orbigny, “Al Señor Luis Vernet”, 13 de julio de 1854.

pensión ninguna la sal que quieran de estas salinas, como una regalía que les concede la Nación para la propiedad del territorio que ocupen.<sup>196</sup>

En estos artículos del reglamento de la provincia de Chiquitos legalizaba la presencia tanto de bolivianos como de brasileños en la región, así como su propiedad de las tierras. También imponía normas para el movimiento de los habitantes al territorio del Imperio de Brasil. Un aspecto fundamental es que establece un conducto para la adjudicación del espacio, pues era necesario hacer una solicitud a la prefectura que ascendería al gobierno central antes de ejecutarse. Otro aspecto determina que los recursos de las Salinas eran única y exclusivamente propiedad del Estado boliviano, por lo que no eran adjudicables. Finalmente, se permitió el libre uso de los recursos naturales a las naciones indígenas que habitaban en sus proximidades. Con esta reglamentación Bolivia impone su control sobre el espacio en contraposición a las pretensiones y avances imperiales en su territorio, a su vez permitió el acceso de los indígenas a los recursos y territorios en la margen occidental del río Paraguay.

A principios de la década de 1830, el ciudadano de origen argentino, Manuel Oliden solicitó al gobierno boliviano que se le otorgara una concesión de tierras en las proximidades del río Paraguay. Al parecer, el empresario fue influenciado por los escritos de Alcide d'Orbigny, que le convencieron para planear su proyecto de colonización y navegación en el río Otuquis.<sup>197</sup> La cámara legislativa boliviana discutió la propuesta por lo que se planteó lo siguiente en el dictamen de 23 de octubre de 1832:

es necesaria la medida adoptada tanto por los bienes que en el orden físico son consiguientes produzca en un lugar que se puede llamar la fuente de la feracidad en los tres reinos vegetal, mineral y animal, cuanto en lo moral, en razón que los limítrofes brasileños se abstendrán en delante de avanzar los terrenos de Bolivia, fuera de otros motivos políticos que hacen urgentísima la medida.<sup>198</sup>

El fragmento es de un dictamen dirigido a la Cámara de Representantes de Bolivia en el año de 1832, sus características son oficiales, al mismo tiempo que, no son públicas pues estaba destinada a circular en el poder legislativo. Este documento está dirigido a legitimar la ocupación boliviana de la región en dos sentidos: primero en cuanto al control del espacio y sus riquezas; y segundo frente a los avances de Brasil en la frontera. Este documento representa los intereses del Estado boliviano en cuanto al control del territorio

---

<sup>196</sup> Marcelino Peña, "Marcelino de la Peña Teniente Coronel de ejército gobernador político y militar de esta provincia. Considerando", 1836, 30–31, Ministerio del Interior, ABNB.

<sup>197</sup> Sanabria Fernández, *En busca de Eldorado*, 167.

<sup>198</sup> Cámara de Representantes., Dictamen de 23 de octubre de 1832., 23 de octubre de 1832.

que reivindica. A la vez que ignora o pasa por alto la presencia de otras autoridades, ya sean del imperio del Brasil o sean indígenas no reducidos.

Luego de que la Cámara de representantes deliberara respecto a la importancia de sentar presencia boliviana en la región, se dictó el decreto de 5 de noviembre de 1832, en que se otorgó la concesión de tierras a Manuel Oviden como premio por su participación en la Guerra de Independencia. En este, se contemplaba que los terrenos comprendiesen las proximidades de los ríos Paraguay, Otuquis y Tacubaca. De este decreto es importante rescatar el siguiente fragmento:

El Poder Ejecutivo prestará los auxilios que se crea convenientes al ciudadano Manuel Luis de Oviden, que se compromete a formar puerto en la confluencia de los Ríos Otuquis, Tacubaca y Latiriquiqui, o en la parte que sea más a propósito, para facilitar la navegación de estos hasta el Paraguay; concediéndole además los privilegios a que se hace acreedor como primer empresario.<sup>199</sup>

El presente decreto compromete al Poder Ejecutivo de la República de Bolivia a prestar auxilio al empresario Manuel Oviden para cumplir su objetivo de establecer un puerto en los afluentes del río Paraguay. Este documento garantiza privilegios al concesionario. La Cámara de representantes complementó este decreto con otro del 17 de noviembre de 1832, del que se puede rescatar el siguiente fragmento:

Art. 1°. Se le concede al ciudadano Manuel Luis de Oviden desde el lugar en que fije el puerto en la costa del río Otuquis, al Sud de la provincia de Chiquitos, veinte y cinco leguas de terreno en todas direcciones para sí y sus sucesores.

Art. 4°. Durante el predicho término el gobierno no nombrará para aquel territorio ningún empleado, y los que fueren necesarios serán nombrados y pagados por el empresario. Sin embargo, si el gobierno lo tiene por conveniente, podrá nombrar el empleado o empleados que juzgue necesarios con el solo objeto de expedir las guías de los efectos que se introduzcan al interior de la República, y estos serán pagados por la Nación.<sup>200</sup>

El decreto de 17 de noviembre de 1832 tiene carácter oficial al ser emitido por la Cámara de representantes de Bolivia. Su función es la de regular la concesión de terrenos y privilegios a Manuel Oviden. En el primer artículo se establece las dimensiones y la locación y las funciones que debía cumplir el empresario. En el artículo cuarto se establece que el gobierno no impondría la contratación de empleados, sin embargo, se reserva el derecho de destinar ahí funcionarios de aduana. Según Valerie Fifer, Las tierras que se encontraran a 50 leguas alrededor del puerto pasarían a control de Oviden, sin

---

<sup>199</sup> Cámara de Representantes., Ley de 5 de Noviembre de 1832, 5 de noviembre de 1832, [https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18331105-1.pdf?dmi\\_identifier=BO-L-18331105-1&format=pdf](https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18331105-1.pdf?dmi_identifier=BO-L-18331105-1&format=pdf).

<sup>200</sup> Cámara de Representantes., Decreto del Congreso del 17 de Noviembre de 1832, 17 de noviembre de 1832.

embargo, podemos observar que en este decreto se establece que solamente serían 25 leguas.

Según Hernando Sanabria, Oliden se dirigió a su concesión luego de establecerse primero en la localidad de Santiago, en la provincia de Chiquitos.<sup>201</sup> Allí él organizó los detalles necesarios para luego dirigirse a la margen del río Otuquis, donde fundó la ciudad Oliden. El empresario permaneció en la ciudad que fundó entre 1836 y 1844. Se dedicó a administrar la localidad, construir caminos, a la agricultura y también a la cría de ganado.<sup>202</sup> Adjudicó a su uso varias extensiones de terreno en que fundó la hacienda de Sutós entre Ciudad Oliden y Sagrado Corazón, también estableció la hacienda de la Rinconada próxima a la localidad de Santiago.

Manuel Oliden llegó acompañado de Marcelino Peña, quien luego de acompañarlo continuó viaje hacia el “Desierto de Chiquitos”. El empresario permaneció en la región organizando los pormenores de su jurisdicción. De sus primeras acciones como administrador rindió cuentas al Presidente de la República en una carta, en la cual indicó:

Hemos llegado a este pueblo con el gobernador Peña de regreso de Oliden en cuya dicha ciudad, he recibido porción del territorio que me ha concedido la nación. Allí mismo expedí dos decretos y una proclama: aquellos ofreciendo a los dichos pobladores que se establezcan en la provincia del Otuquis, cuanto he podido ofrecer al objeto de llamar población con las mejores garantías; y a los habitantes de los pueblos de Santiago y del Corazón que quedan dentro de los límites del mismo territorio les he garantizado los terrenos a sus pueblos, con otros privilegios que los aseguren para siempre. En el correo siguiente remitiré al Ministerio, todos los documentos autorizados legamente para satisfacción del Gobierno Supremo.<sup>203</sup>

En esta carta, de Manuel Oliden a Andrés de Santa Cruz se notifica la toma de posesión del terreno solicitado por el concesionario argentino. También se da cuenta de que se inició la organización del espacio, emitiendo dos decretos y una proclama. La primera garantizando las mejores condiciones a los colonos. La segunda dirigida a los indígenas de las misiones de Santiago y Sagrado Corazón, garantizando sus derechos y privilegios. La carta dirigida al presidente de Bolivia era remitida a través del Ministerio del Interior. En este documento, si bien se destacó la situación que tendrían los indígenas de las misiones, no se especificó el estatus o las condiciones en que se encontrarían los que no habían sido reducidos.

---

<sup>201</sup> Sanabria Fernández, *En busca de Eldorado*, 167.

<sup>202</sup> Groff Greever, *José Ballivián*, 120.

<sup>203</sup> Manuel Oliden, “Mi respetable Jefe y Señor”, 28 de junio de 1836, 4, Ministerio del Interior, ABNB.

Una vez establecida la ciudad, Oliden dio parte de su proceder al Poder Ejecutivo a través del Ministerio del Interior. Envió una carta al Mariscal Andrés de Santa Cruz, en la que le explicaba el modo en el que había procedido. El empresario inició su comunicación narrando que arribó a la localidad en compañía del gobernador de la provincia, llegando así al punto acordado para establecer un centro poblado. Allí expidió dos decretos y una proclama. En el primer decreto garantizaba derechos a los colonizadores de la provincia. En el segundo decreto, dirigido a los habitantes y Santo Corazón, localidades dentro la concesión, les garantizaba la propiedad de sus tierras junto con otros privilegios. También indica que comenzó su trabajo en la descripción de la provincia del Otuquis. Así mismo al trazar su mapa geográfico, incluyendo sus ríos y canales, garantizó el envío de estos para su impresión y publicación. Oliden continuó indicando que enviará una comisión particular a Brasil y Argentina para dar noticia sobre su trabajo en la región y las posibilidades que representa.<sup>204</sup> La iniciativa del empresario es muy importante pues se muestra como representante o intermediario entre la administración boliviana y los otros países, lo que a su vez refleja que Bolivia sentó presencia en el extremo oriental del territorio.

Una solicitud que presentó el concesionario al Supremo gobierno fue que las ex misiones de Sagrado Corazón y Santiago se separen temporalmente de la administración de la provincia de Chiquitos y se unan a la provincia de Otuquis. Señaló que esta medida le sería de gran utilidad para trabajar en las obras requeridas en su jurisdicción y explicó que luego de su muerte, se reincorporarían a su anterior administración.<sup>205</sup> Esta solicitud de Oliden al gobierno se caracterizó por proponer un cambio de administración que serviría para fomentar las actividades del empresario. Sin embargo, ambas localidades permanecieron bajo el control del estado, sin pasar al control del concesionario.

Como se vio anteriormente, una de las principales condiciones que impuso el gobierno boliviano a Manuel Oliden fue que estableciera una colonia y un puerto sobre el río Otuquis u otro afluente al Río Paraguay. Según Fifer el objetivo de establecer un puerto y una ciudad sobre los ríos tributarios al Paraguay era facilitar el comercio con el exterior, para así poder prescindir de las rutas comerciales que conectaban el país con los puertos del océano Pacífico, así como la ruta terrestre que conectaba Bolivia con Jujuy y luego con los puertos argentinos. En Ciudad Oliden debía establecerse un puerto fluvial con capacidad de albergar barcos de hasta las 250 toneladas. Se esperaba que el viaje

---

<sup>204</sup> Ibid.

<sup>205</sup> Ibid., 4-5.

desde Bolivia hasta Buenos Aires debiera durar alrededor de quince días y de retorno hasta treinta.<sup>206</sup>

Oliden llegó a la provincia de Chiquitos a inicios del año 1833. Con motivo de facilitar su tarea, el Poder Ejecutivo a través del Ministerio de Marina y Guerra le otorgó una Patente de Navegación, para las chalanas “Otuquis” y “Bolivia”. Cada una de estas embarcaciones tenía una capacidad de veinticinco toneladas. Sin embargo, no se sabe si estas existieron en verdad.<sup>207</sup> Parte de la Patente de Navegación señala que:

Por la siguiente concedemos patente a la chalana el “Otuquis” (alias) la *Boliviana*, de veinte y cinco toneladas, para que pueda navegar libremente, usando el pabellón en las aguas del Río Paraguay y Paraná, previas licencias de la Capitanía de Puerto de cualquiera de los puertos de la República, y gozando de los privilegios que le conceden las leyes nacionales.<sup>208</sup>

La patente de navegación emitida desde el Poder Ejecutivo autoriza que la Chalana “Otuquis” navegue los ríos de la cuenca del Plata utilizando el pabellón boliviano. Mediante esta se autorizaba que la embarcación de la empresa contara con el respaldo oficial del gobierno boliviano.

Una de las preocupaciones del país era que se comprobara la navegación del río Otuquis hasta su confluencia con el Paraguay. Por esta razón Oliden le encargó a su hijo la misión de navegar el Otuquis. Partió de la localidad de Sagrado Corazón llegando al Jaurú. Navegó por el río Cuiabá hasta llegar a la posición paraguaya de Fuerte Borbón. En este punto el ejército paraguayo rechazó a la embarcación.<sup>209</sup> Navegó el río Otuquis río arriba de su confluencia con el Paraguay, sin embargo comprobó la imposibilidad de practicar la navegación debido al *aguapé*, una planta que crece en el río. Debido a esto lo que se comprobó es que los ríos que afluyen al Paraguay no son navegables.<sup>210</sup>

Más allá de los problemas que se presentaron ante la imposibilidad de navegar los ríos afluentes al Paraguay, uno de los obstáculos técnicos fue que el río Otuquis se bifurcaba a la altura de ciudad Oliden, lo que significaba que la profundidad del río no sería adecuada para la navegación, a la vez que no se podía instalar un puerto adecuado ni un astillero para fabricar embarcaciones como se había previsto.<sup>211</sup> Según el francés Vernet, el principal problema para la concreción de la empresa es que los países vecinos

---

<sup>206</sup> Fifer, *Bolivia*, 271.

<sup>207</sup> Groff Greever, *José Ballivián*, 115.

<sup>208</sup> Ministerio de Guerra y Marina, Patente de Navegación, 15 de abril de 1833.

<sup>209</sup> Fifer, *Bolivia*, 272–73.

<sup>210</sup> Groff Greever, *José Ballivián*, 119.

<sup>211</sup> *Ibid.*, 118–19.



tomaban medidas antiliberales.<sup>212</sup> En aquellos años, la República de Paraguay no permitía la navegación de los ríos debido a que el gobierno del presidente Francia tomó medidas aislacionistas como protesta contra otros países, especialmente contra las Provincias Unidas del Río de la Plata que no reconoció su independencia. Sin embargo, también Brasil se oponía a la libre navegación del río Paraguay, como indica la comunicación entre el enviado británico C. Masterton con su gobierno.

a la negativa del gobierno brasileño a permitir que el pabellón británico o de cualquier país extranjero, fuera cual fuere, navegara por el río Paraguay, y a tolerar el establecimiento de toda colonia europea en las proximidades de la línea fronteriza del imperio, determinación que de hecho alarmó a los especuladores ingleses... Con el apoyo de la Argentina, el Brasil podrá evitar la aparición de cualquier bandera que no sea sudamericana en sus interiores. De modo que los planes de Bolivia para colonizar sus tierras siempre se verán entorpecidos, si no totalmente aniquilados.<sup>213</sup>

Este fragmento reproduce una comunicación oficial entre el encargado británico con su gobierno, en la que se informa la situación de la navegabilidad del río Paraguay. El lenguaje es informal a pesar de su valor oficial. Se insinúa la territorialidad brasileña sobre el río Paraguay, impidiendo que potencias extra continentales establecieran colonias y comercio en la región. Estas medidas “antiliberales” como señala Vernet “entorpecían” los proyectos bolivianos para establecer colonias y navegación comercial por los ríos platenses que atraviesan su territorio.

Al mismo tiempo que Oliden buscaba establecer la navegación del río Otuquis y su concesión, el gobernador de la provincia de Chiquitos, Marcelino Peña, visitó la frontera con Brasil representando al Estado Boliviano. El día 20 de mayo de 1836, salió de la ciudad de Santa Cruz de la Sierra rumbo a la zona próxima al río Paraguay. En su diario de viaje relata que se dirigió al margen del río Otuquis para entregar las tierras que el Congreso de la República entregó Oliden con el objeto de abrir un puerto que permitiera la navegación boliviana hasta el Atlántico. El día 18 de junio el comandante de la expedición recorrió las costas de los Ríos Aguas Calientes y Otuquis, alrededor de la antigua misión de Santo Corazón, continuando por el camino que recién se había abierto a la ciudad de Oliden.<sup>214</sup> Salió de esta localidad el día cuatro de junio y al día siguiente se

---

<sup>212</sup> Carlos Vernet, *Concesión Oliden. ó sea la provincia de Otuquis en Bolivia Empresa de Comercio, Viabilidad y Colonización en el Alto Paraguay* (Buenos Aires: La Nación, 1881), 3.

<sup>213</sup> Fifer, *Bolivia*, 253. En C. Masterton a J Bidwell, Chuquisaca 13 de febrero de 1842, 20 de abril de 1842, 30 de octubre de 1842, 17 de enero de 1843, F.O. 126/11; 8 de enero de 1843, F.O. 11/1.

<sup>214</sup> Marcelino Peña, “Diario de la visita hecha por el gobernador de Chiquitos Teniente Coronel de Ejército Marcelino de la Peña para los pueblos del Sud y su viaje hasta el Jauru enel presente año de 1836”, 1836, 16, Ministerio del Interior, ABNB.

encaminó hacia San Andrés y llegó hasta la población indígena de Belén. El día seis llegó hasta San Fernando y llegó al día siguiente, el día siete, hasta la frontera con Brasil en la región de las lagunas. El militar se refirió a este territorio de la siguiente manera:

Allí hicimos el medio día, y por la tarde continuamos nuestro viaje, llevando como tres leguas a la vista, y a la derecha la laguna de la Gaiba Correspondiente a las de Jarayes. Este lago es admirable pues ocupa de Norte a Sud más de cien leguas; el de forma de los rebalses e inundaciones del río Paraguay, principiando como a las veinte leguas del Sud del marco, y en un brazo caudaloso acompaña al mismo río del Paraguay por la parte occidental hasta desembocar y unirse con el mismo río en una inmensa distancia.<sup>215</sup>

Según el coronel, los indios del lugar eran los *Guanas* y *Guatos*, quienes servían ocasionalmente a los brasileños.

El 9 seguimos nuestra marcha, y a la distancia de seis leguas, encontramos a varios señores brasileños, entre ellos al señor Sebastián Ramos, que noticiosos de nuestra aproximación, habían salido de las Salinas a encontrarnos. Caminamos con ellos algunas leguas, y paramos temprano en una iglesia por esperar nuestro equipaje que venía con mucho atraso, y por esta misma razón tuvimos que pasar allí la noche.<sup>216</sup>

El día once, el contingente boliviano llegó a las Salinas, donde eran esperados por los brasileños que allí habitaban. Se habían asentado allí por la sal, pues era muy preciada en la provincia de Mato Grosso. Estas salinas se encontraban en la provincia de Chiquitos, y un año antes se las había descubierto, además de que también se les abrió camino. En aquel punto también se le presentaron los capitanes de la nación *Bororo*, quienes esperaban comunicarse con él en portugués. El Coronel Peña describe este encuentro de la siguiente manera:

Yo trate de inspirarles a todos ellos, la más noble confianza afín de desimpresionar de las ideas nobles en que los habían investido sobre la conducta de los castellanos (como ellos nos llaman) los antiguos portugueses moradores de las fronteras, pintándonos como aún más fieros enemigos en odio de nuestra nación. Al fin tuve la satisfacción de convencerlos, y de hacer mudar de semejantes ideas, explicándoles la nobleza de nuestros procedimientos, y los deseos que tenía nuestro Gobierno de hacerlos felices reuniéndolos en una población que formarían en los mismos lugares de las Salinas, y como está mi aserción apoyaban los mismos brasileños que se hallaban conmigo dieron muestras muy sinceras, de que quedaban satisfechos de nuestra buena fe.<sup>217</sup>

Esta cita resulta reveladora pues nos muestra que los brasileños tenían mayor presencia que los bolivianos en la región de la frontera y que habían cruzado al margen occidental del río Paraguay. Se había enseñado a los indígenas que la población

---

<sup>215</sup> Ibid.

<sup>216</sup> Ibid.

<sup>217</sup> Ibid., 17.

“castellana” era hostil, por lo que el militar boliviano debió explicar la posición y el interés de Bolivia respecto a aquellos pobladores y sus territorios. Uno de los militares bolivianos, el señor Sebastián Ramos, reclutó a un grupo de 40 indígenas para establecerse en aquella región bajo la administración boliviana. Respecto a los brasileños que encontró en la región, Peña relata lo siguiente:

En los días que me detuve en las Salinas, me detuve en dar posesión a tres señores brasileños capitalistas que ya tenían sus ganados en nuestro territorio, y el uno de ellos ya obraría del Gobierno Supremo la gracia y a los demás que han solicitado, y que quieren solicitar tenemos, permitido para que puedan ocupar provisionalmente con los ganados mientras el Gobierno Supremo, les concede en propiedad para darles la respectiva posesión.<sup>218</sup>

Sobre la Frontera relata:

El marco que se conoce, es una de las obras maestras de la arquitectura. Se compone de cuatro columnas de mármol blanco transparente, como de [sic.] unidas las cuatro columnas, y dejando una mira con dirección a la línea que se hizo de aquel punto a la ciudad de Mato Grosso como divisoria del territorio español y portugués. Las dos columnas que miran de frente a nuestro territorio tienen encima la Corona Española del mismo mármol y que aún se conserva en buen estado; y la otra con la Corona Portuguesa está colocada en las otras dos columnas, que miran a la parte del territorio de Brasil; es de la misma materia que la anterior, pero el tiempo ha desmejorado muy poco la corona tal es esta obra que se puede presentar, como un verdadero monumento.<sup>219</sup>

Finalmente, el Coronel Peña indicó la necesidad de sentar presencia en la frontera de la siguiente manera:

Ya no le falta más al Jauru, que la protección de nuestro sabio Gobierno para ser en breve una nueva provincia de la república, y con la facilidad de la navegación del Jaurú, Paraguay y otros ríos que la cruzan por las proximidades que encierran los campos, montes y ríos en los tres reinos, vegetal, mineral y animal; la Poalla o ipecacuana en todas las márgenes del gran río Paraguay ([sic] comercio a levantado toda la provincia de Cuyaba, y muchas familias al rango de grandes capitalistas por la estimación que merece este artículo en toda Europa) el Agarica, la goma elástica, o gobe que se encuentra en abundancia, y tiene mucho aprecio en todo el mundo la engrandecencia de un modo que llegare a ser la emula de otras muchas provincias.<sup>220</sup>

El diario de viaje del coronel Peña muestra la importancia que tenía el reconocimiento de la frontera para el gobierno boliviano. Describe de forma muy detallada la región y las naciones indígenas que la habitaban. Al mismo tiempo muestra preocupación por la influencia brasileña en la región ya que, si bien se encontraba en

---

<sup>218</sup> Ibid.

<sup>219</sup> Ibid., 18.

<sup>220</sup> Ibid., 18–19.

territorio boliviano, en ella los indígenas se comunicaban con los blancos utilizando el idioma portugués. Demuestra también el interés de los habitantes del Mato Grosso en las salinas que se encontraban en la provincia de Chiquitos. La expedición deja en evidencia los intentos del gobierno boliviano de territorializar la frontera, en el margen occidental del río Paraguay. Primero en la concesión de territorio a la empresa de Manuel Oviden. Segundo en la imposición de la autoridad boliviana, ya sea negociando con las naciones indígenas o imponiéndolas leyes de la República a los brasileños del territorio. Este diario de viaje fue remitido al presidente boliviano Andrés de Santa Cruz, por lo que se entiende que este documento también tiene valor oficial.

Luego del gobierno de Santa Cruz hubo varias incursiones de las autoridades bolivianas en la zona. Todas en búsqueda de establecer centros poblados, de reconocer el espacio e imponer las leyes del Estado boliviano.

Durante la década de 1840, el gobernador de Chiquitos era el coronel Sebastián Ramos, quien hizo varias entradas hacia la frontera con Brasil entre 1842-1843. En ese lapso de tiempo, efectivos del Ejército Boliviano tomaron Las Salinas de Jaurú. En 1846 se fundó la Villa del Marco de Jaurú por orden del gobierno boliviano.<sup>221</sup> Reconoció el río Pedernazas, reputado afluente del Jaurú y se dirigió hacia al Sur llegando a las lagunas Gaiba y Oberaba. Ramos en sus informes a la prefectura sugirió poblar la región, reducir a los indios en misiones e instalar piquetes militares en estas para contener el avance brasileño. Las noticias dadas por Ramos motivaron al gobernador Fermín Rivero a penetrar en la región y establecer una colonia, con ese motivo envió al capitán Castro Pinto que a la altura de Salinas fundó San Matías.<sup>222</sup> Según el Ministro del Interior Pedro Buitrago, Sebastián Ramos era un ciudadano enviado para constatar que la navegación del río Otuquis era posible, y de serlo debía abrir un camino de penetración de Ysoso a Chiquitos.<sup>223</sup> Algunos lugares de la frontera como la colonia militar de San Matías fueron utilizados por el gobierno boliviano como sitio de confinamiento político.<sup>224</sup>

En la misma década, el coronel Marcelino Peña penetró al Norte de Santa Ana, hasta llegar a los límites con Brasil.<sup>225</sup> En 1846, se envió desde Santa Cruz 300 soldados que tomaron Coimbra, una posesión del Imperio del Brasil, en la margen occidental del Alto Paraguay para hacer respetar los límites asignados en 1777, por los tratados entre

---

<sup>221</sup> Lema Garrett, “¿Una frontera en movimiento o movimientos en la frontera?”, 263.

<sup>222</sup> Sanabria Fernández, *En busca de Eldorado*, 167–68.

<sup>223</sup> Groff Greever, *José Ballivián*, 123.

<sup>224</sup> Lema Garrett, “¿Una frontera en movimiento o movimientos en la frontera?”, 267.

<sup>225</sup> Sanabria Fernández, *En busca de Eldorado*, 166.

España y Portugal.<sup>226</sup> Los sueños de colonización de la zona no se materializaron durante el gobierno de Ballivián.<sup>227</sup> Tampoco se consolidó la presencia boliviana en la zona. Ningún dispositivo utilizado para imponer la territorialidad boliviana resultó eficaz debido a las dificultades técnicas o geográficas de la zona. En aquellos años también la empresa “Exploración del Oriente” realizó un estudio para la construcción de una carretera que comunicara Chuquisaca con la margen occidental del río Paraguay. Levantó un plano cuyo encabezado decía:

los estudios verificados por la expedición de la Empresa "Exploración del Oriente" i delineación del trayecto de una carretera de comunicación entre el pueblo de Sausés y la banda Occidental del Río Paraguay cuya propuesta en calidad de mista (herradura y carril) se ha hecho al supremo gobierno de la Nación de Bolivia (Comisión explorativa Ezequiel L Osorio, Eduardo Cuellar, [...] Sucre, diciembre de 1847. Al meridiano de la Isla de Hierro.

El plano es producto de un estudio y una exploración realizados en búsqueda de obtener la autorización del gobierno boliviano para la construcción de una carretera. El plano sirve para argumentar la solicitud de los empresarios. La información que contiene es cualitativa. Lo interesante de este mapa es que en la representación del espacio ignora que el espacio en que se construiría la carretera habitaban las poblaciones chaqueñas no reducidas. A continuación, presento un fragmento del plano presentado por la empresa de “exploración del Oriente”

---

<sup>226</sup> Fifer, *Bolivia*, 278–79.

<sup>227</sup> Groff Greever, *José Ballivián*, 124.



Figura 6. Proyecto de construcción de carretera entre Sucre - Bahía Negra 228  
Fuente y elaboración propias con base en la cartografía de Ruth Caicedo Palacio a partir de “Mapa de la Parte Oriental”.

El mapa presenta el proyecto caminero que tenía como objetivo comunicar la localidad de Saucos, cerca de la ciudad de Sucre con la margen del río Paraguay. Esta carretera proyectada conectaría la capital de la república directamente con la margen del río, hasta Fuerte Borbón, espacio controlado por la República del Paraguay. Este plano es una la representación de un discurso argumentativo de la empresa “Exploración del Oriente” buscando obtener la aprobación del Estado.

En la década de 1850 y los primeros años de la década de 1860, se envió exploraciones al margen del río Paraguay que tuvieron resultados más limitados y que no concretaron resultados como establecimiento de centros poblados. La característica de las incursiones de este periodo fue la iniciativa local, es decir, que las exploraciones fueron enviadas desde las autoridades departamentales y no del gobierno central. El oficial de la Marina de los Estados Unidos Tomas Page navegó el río Otuquis en 1850 río arriba por 31 leguas, en el *Wáter Witch*. Sin embargo, la embarcación no pudo continuar navegando debido a que llegó a un “mar de paja” que dificultaba la navegación, a pesar de que el río tenía una profundidad entre nueve y doce pies. Debido a esto el oficial norteamericano

<sup>228</sup> Exequiel Osorio, “Mapa de la Parte Oriental” (Sucre, 1847), Mapoteca, Casa de la Libertad.

recomendó barcos especiales para navegar el río Otuquis.<sup>229</sup> En 1858, el prefecto del departamento de Santa Cruz, Mariano Reyes Cardona expresaba que el país debía darle la espalda al Océano Pacífico e inclinarse por navegar los ríos que fluyen al Atlántico. Desde la prefectura se envió al coronel Castro Pinto para explorar el margen occidental del río Paraguay. Debido a los recursos limitados, la exploración enviada no pudo concretar sus objetivos.<sup>230</sup>

Posteriormente, el año de 1863, durante el gobierno de Mariano Melgarejo, el prefecto de Santa Cruz, Tristán Roca también emprendió una iniciativa de exploración dirigida al río Paraguay. Se encomendó a Antonio Vicente Peña dirigir la exploración hacia la frontera con Brasil. Partió de San José hacia Santiago y de allí partió hasta Bahía Negra. Una vez llegado a este punto, el comandante encargó a sus soldados construir almadías para navegar el río hasta el punto de Chamacocos. La tropa que acompañó a Peña desertó, por lo que continuó navegando río abajo hasta llegar a la ciudad de Asunción.<sup>231</sup>

Finalmente, en 1873, Juan Antonio Rojas, coronel del Ejército Boliviano inició una exploración. Su objetivo era pasar por las Salinas de San José y cruzar hacia el Izozog para llegar al río Paraguay. La iniciativa no logró concretar su objetivo pues no pudo llegar hasta el margen del río.<sup>232</sup>

Durante la década de 1860, la Sociedad progresista de Bolivia solicitó al gobierno de Bolivia lo siguiente: la concesión de tierras situadas al margen del río Paraguay, la autorización para construir el camino que conectara la zona con el interior de la República, la potestad de construir un puerto para facilitar la navegación, además de otras instalaciones y ciertos privilegios para los empresarios respecto al cobro de impuestos, etc. El Estado a través de la Ley del 19 de julio de 1863 y la Resolución Suprema del 19 de febrero de 1864, autorizó al español Taboas, la concesión de tierras en el departamento de Santa Cruz. El empresario extranjero se estableció en la localidad de Santiago donde se conoció y finalmente se asoció con el empresario Juan Domingo Vargas propietario de tierras en Santiago de Chiquitos. El hacendado colaboró con las necesidades logísticas de la empresa. Mientras Tanto el empresario español se dirigió hacia Bahía Negra en

---

<sup>229</sup> Groff Greever, *José Ballivián*, 120.

<sup>230</sup> Sanabria Fernández, *En busca de Eldorado*, 168–69.

<sup>231</sup> *Ibid.*, 169.

<sup>232</sup> *Ibid.*, 174.

noviembre de 1864. La expedición quedó aislada debido a las inundaciones de la época de lluvia, por lo que, Taboas salió hasta Asunción donde fue asesinado.<sup>233</sup>

Juan Domingo Vargas, socio del difunto Taboas, obtuvo la concesión el día 3 de septiembre de 1868, mientras permanecía en Bahía Negra. Vargas estableció su campamento en la Barraca de Chamacocos.<sup>234</sup> El hacendado obtuvo la autorización del presidente de la República Mariano Melgarejo para establecer un puerto en Bahía Negra con el nombre de Puerto Vargas, donde se llegó a construir galpones que servirían de depósitos para el puerto. En ese año la época de lluvias afectó la colonia que quedó aislada y afectada por las fiebres, por lo que fue abandonada y sus colonos debieron huir a Corumbá.<sup>235</sup>

En la propuesta realizada al Estado se explicita los objetivos de la Sociedad:

La compañía establecida bajo el nombre de Sociedad Progresista de Bolivia, propone las bases y condiciones de los artículos que siguen, para la apertura de un camino desde la ciudad de Santa Cruz, hasta la margen derecha del río Paraguay, donde se establecerá un puerto en territorio correspondiente a Bolivia.<sup>236</sup>

El fragmento anterior es extraído de la propuesta de la Sociedad Progresista Boliviana ante el Estado, por lo que el documento tiene carácter oficial. Se propone construir un camino desde Santa Cruz hasta la margen del río, además de establecer un puerto boliviano sobre el río Paraguay. La información que contiene el documento es principalmente cualitativa. En esta propuesta se pueden rescatar los siguientes artículos:

Art. 1º La sociedad se compromete a abrir un camino capaz de tránsito cómodo, desde la ciudad de Santa Cruz hasta a margen derecha del río Paraguay, cuya extensión comprende ochenta y ocho leguas astronómicas; y otros dos caminos desde los pueblos de Santiago y San José hasta la misma margen del río indicado.

Art. 2º Se compromete también a abrir un puerto a la margen derecha del mismo río Paraguay y en territorio boliviano, que no se halla disputado desde la confluencia de la bahía Negra al río Opa estableciendo en dicho puerto, una ciudad de la que tomará el nombre de uno de los miembros de la compañía.<sup>237</sup>

El primer artículo es muy importante para comprender el proyecto planteado por la Sociedad Progresista de Bolivia, pues indica que se construirían tres carreteras. La primera carretera cruzaría el departamento de Santa Cruz, desde la capital Santa Cruz de

---

<sup>233</sup> Ibid., 170.

<sup>234</sup> Ibid., 173.

<sup>235</sup> Ibid., 273–74.

<sup>236</sup> S. Aguirre, “Propuesta hecha por la Sociedad Progresista de Bolivia para abrir un camino de esta ciudad a la margen derecha del Paraguay”, 1874 de 1864, 1, Fondo Prefectural, Archivo Histórico de Santa Cruz.

<sup>237</sup> Ibid.



la Sierra hasta la margen derecha del río y otros dos caminos que serían secundarios, que conectarían las localidades de Santiago y San José con el mismo punto. Posteriormente, en el segundo artículo, se compromete a abrir un puerto en la margen derecha del río, en territorio boliviano, sin embargo, especifica que este puerto estaría en territorio considerado libre de disputas, por lo que se puede considerar que se esperaba fortalecer las posiciones bolivianas fuera de discusión con otros países. El punto se encontraría entre Bahía Negra y la desembocadura del río Opa en el Paraguay. Otro objetivo que tenía la Sociedad era establecer un centro poblado, lo cual es muy importante pues permitiría integrar la región al territorio controlado por el Estado boliviano. Son importantes también los siguientes artículos de la propuesta de la Sociedad Progresista de Bolivia:

Art. 5° Establecerá o edificará una casa de resguardo al puerto que sirva de Aduana, y que tenga un almacén, un cuerpo de guardia y de repartición pública dándosele en efecto el terreno necesario.

Art. 6° La compañía tendrá un vapor de la fuerza de 40 caballos y una goleta de sesenta toneladas. El primero hará ocho viajes redondos anuales del puerto abierto hasta Buenos Aires haciendo escala en Asunción, Corrientes, Entre Ríos, el Rosario y Buenos Aires, y la segunda servirá para resguardo de las costas, recibiendo ordenes de la compañía, y las que se comuniquen por el gobierno serán transmitidas por conducto de ella. Los buques llevarán el pabellón boliviano tanto en el interior como en el exterior.<sup>238</sup>

El artículo quinto de la propuesta indica que la Sociedad edificará un resguardo al puerto que también servirá de puesto de aduana y base de un cuerpo de guardia, es decir, que este edificio sería destinado a las funciones de control del Estado. Otra de las funciones del edificio era servir de almacén para la carga que llegara al puerto, pero no indica si iba a servir a la mercadería que saliera o a la que se importaría al puerto. No se brindan mayores datos del edificio planeado, pero se señala que se iba a otorgar el terreno necesario para su construcción. El artículo sexto se refiere de forma particular a la navegación. La Sociedad explica que se servirá de dos embarcaciones, la primera sería un vapor y la segunda una goleta, ambas propiedades de la compañía. El vapor debía realizar ocho viajes al año, entre el puerto y la ciudad de Buenos Aires, sus escalas eran las ciudades de Asunción, Corrientes, Entre Ríos y Rosario. La segunda era una embarcación con funciones militares, la goleta que responderían a la compañía y esta serviría de intermediaria para comunicar los asuntos de defensa al Ministerio de Defensa. Estas dos embarcaciones llevarían el pabellón boliviano en los ríos de la cuenca del Plata dentro y fuera del territorio.

---

<sup>238</sup> Ibid.

Art. 10° El gobierno proporcionará un eclesiástico de moral conocida, con todo lo necesario a su ministerio, y veinticinco hombres armados de fusil, que serán sostenidos por la compañía, debiendo servir al primero para prestar los auxilios religiosos, y los segundos para la guardia de los caminos. Se prohibirá absolutamente la internación de los frailes misioneros en aquellos lugares, a causa de las fuertes prevenciones que existen entre los naturales del país.

Art. 11° Se autorizará a la compañía para que pueda sacar de cuarenta a cincuenta hombres naturales del país inclusive a doce músicos con sus instrumentos y un jefe que los dirija en los trabajos, a quienes la compañía pagara los mismos jornales que abonan los habitantes del lugar hasta que regresen a sus pueblos.<sup>239</sup>

El artículo diez de la propuesta señala que el gobierno se encargaría del servicio religioso enviando a un sacerdote secular. La Sociedad indica explícitamente que no permitiría el ingreso de misioneros debido a “las fuertes prevenciones” de los indígenas. Lo importante de señalar es que las misiones franciscanas reducían a los indígenas y los sometían al control de la iglesia impidiéndoles trabajar en empresas externas como mano de obra. El Estado también tenía la obligación de enviar a veinticinco hombres armados de fusil. Si bien los soldados serían pagados por la compañía, debían ser enviados por el gobierno y tenían la misión de resguardar los caminos que condujeran al puerto. El artículo diez no señala cuantos hombres estarían destinados a permanecer en el puerto u otras instalaciones militares. El artículo once indica que era privilegio de la compañía el contratar entre cuarenta y cincuenta indígenas de la zona junto a músicos y un jefe que dirija los trabajos. Además, que se comprometían a pagar a los indígenas con jornales iguales a los de los otros habitantes del lugar hasta ser devueltos a sus pueblos.

Desde el gobierno central, Pantaleón Dalence y Tomás Frías enviaron una instrucción al prefecto del departamento de Santa Cruz sobre la propuesta de la Sociedad Progresista de Bolivia. Se daba noticia de la aprobación de la solicitud e indicó que las autoridades locales tenían la misión de inspeccionar los avances de la construcción de los caminos y el puerto dando noticia al gobierno boliviano de forma periódica.<sup>240</sup> En una carta fechada en 1871, Francisco Apolinar Rivera, quien era miembro de la Sociedad Progresista de Bolivia, señaló que José Domingo Vargas le informó que se concluyó la construcción de la carretera que llegaba hasta la margen occidental de río Paraguay satisfactoriamente a la resolución de 8 de agosto de 1868 que fue modificada por Antonio Victorino Gaboas.<sup>241</sup>

---

<sup>239</sup> Ibid., 2.

<sup>240</sup> Pantaleon Dalence y Tomas Frías, “Al señor prefecto de Santa Cruz”, 1 de octubre de 1874, 7, Fondo Prefectural, Archivo Histórico de Santa Cruz.

<sup>241</sup> Francisco Apolinar Rivera, “Señor prefecto del departamento”, 9 de diciembre de 1871, 1, Fondo Prefectural, Archivo Histórico de Santa Cruz.

Persuadido, pues de que empresas y adelantos de estas [...] genero deben merecer la preferente atención de las autoridades y penetrando de las inmensas ventajas que proporcionará al país el pronto establecimiento de un Puerto Boliviano sobre el Río Paraguay que, poniéndonos en contacto con los Pueblos del Plata y con la Europa misma, nuestras relaciones i comercio tomarán diario creciente ensanche, yo en mi calidad de agente de la expresada “Sociedad Progresista de Bolivia”, me apresuro a pedir a VG que, en uso de la autorización y facultad que le concede el civismo periodo de la fase seis de la Resolución suprema de 18 de agosto de 1868, se sirva a nombrar el ingeniero, y en su defecto una persona competente de las que residen en la Provincia de Chiquitos, que examine e inspeccione el expresado camino a fin de que con el informe que preste se proceda sin dilación al cumplimiento de las demás condiciones del referido contrato.<sup>242</sup>

La carta cumple la función de comunicación entre la prefectura de Santa Cruz y la compañía. En esta carta los socios argumentaban los beneficios de la concreción del proyecto y solicitan mayor atención del Estado. Este documento no hace ningún balance referente a la factibilidad de la concesión. Se refiere a las ventajas para Bolivia si construye un puerto sobre el río Paraguay que sirva para fortalecer el comercio con los países sobre la cuenca del río de la Plata y Europa.

Durante el periodo 1825-1871, hubo varias tentativas para concretar el dominio boliviano sobre la margen del río Paraguay. Estas tentativas, como se puede ver, fueron a través de exploradores, enviados directamente desde el gobierno o concesionarios. En el caso de los enviados, desde el Estado se pueden distinguir dos iniciativas: las enviadas directamente desde el Poder Ejecutivo y las enviadas por las autoridades locales, que eran designadas también por el presidente, pero con capacidad de acción más autónoma. Estas exploraciones en la mayoría de los casos eran comandadas por militares. En el caso de las incursiones del Coronel Peña, no solamente se exploraba la zona fronteriza, sino que se imponía la autoridad y las leyes del gobierno boliviano, se imponían reglas entre otras gestiones.

En el caso de las iniciativas particulares, se destaca la concesión a Manuel Oliden y la de la Sociedad Progresista Boliviana, Las características comunes de ambas es que buscaban construir puertos para navegar los ríos navegables hacia el Atlántico de la mano con el gobierno imponer la presencia boliviana y de las instituciones, con el uso de barcos para la navegación comercial, la construcción de caminos que comunicaran con el resto de la República y la captación de los pueblos indígenas de la zona para que se integraran en el proyecto. En el caso de la iniciativa de la empresa “Exploración del Oriente”, se envió una exploración que obtuvo información a través de la cual se proyectó la

---

<sup>242</sup> Ibid.

construcción de un camino directo entre Chuquisaca y Fuerte Borbón, a pesar de que el proyecto no logró concretarse, se llegó a levantar un mapa.

Haciendo un balance en cuanto a los resultados que tuvieron ambas iniciativas, se puede decir que las iniciativas particulares tuvieron un mayor impacto en el afán de territorializar el margen occidental del río Paraguay en favor del Estado boliviano. A pesar de su carácter efímero lograron constituirse en la región, abrir carreteras y construir asentamientos y constituir representantes del gobierno.

## Conclusiones

El margen del río Paraguay fue el extremo oriental de las pretensiones territoriales bolivianas durante buena parte del siglo XIX. Durante el periodo 1825-73, el Estado proyectó integrar este espacio a su control de varias formas, fomentando la inmigración, otorgando concesiones a empresas de colonización, construyendo carreteras y también puertos. No debemos perder de vista que la función que se atribuyó a este territorio obedeció a la lógica existencial del país, que no contaba con un enclave cómodo para el comercio internacional en su territorio, por lo que dependía de puertos en países vecinos, es decir que virtualmente era mediterráneo. El interés en este espacio específico, además de los recursos que se imaginaban en todo el Oriente, era la navegación del río hasta el océano Atlántico para integrar al país a la economía mundial. Los proyectos de navegación en la cuenca del Río de La Plata, favorecían particularmente al polo de poder Sur del país cuyo principal producto de exportación era la plata. La integración se realizó en dos planos: el simbólico y el físico.

Para comprender la integración simbólica, se inició estudiando la relación de Bolivia con los países rioplatenses y el Imperio del Brasil que llegó a un punto crítico durante la Guerra de la Triple Alianza durante la década de 1860, pues Bolivia había perdido mucho territorio próximo a la cuenca del Plata. Argentina y Paraguay pusieron varios obstáculos a los proyectos bolivianos, los más importantes fueron el cierre del río Paraguay durante el gobierno de Francia en Asunción, así como la oposición argentina luego de la independencia. También se bosquejó la legislación boliviana referente a colonización, inmigración y navegación en el Oriente, dado que no hubo una política dirigida especialmente a este punto. El gobierno de Antonio José de Sucre fue el primer interesado en reglamentar la administración del espacio. Posteriormente, las administraciones de Santa Cruz, Ballivián y Belzu fueron promotoras de la inmigración, y la navegación de los ríos. A lo largo de estas décadas, se produjeron dos mapas de la República de Bolivia en los que el discurso geográfico boliviano mostraba sus pretensiones territoriales. El lado occidental del río Paraguay presentó cambios simbólicos a pesar de que el conocimiento de la zona casi no presentó variaciones entre la publicación de un mapa y otro. Finalmente, se reflexionó sobre los intereses regionales

sobre la navegación de los ríos navegables y se identificaron los proyectos de integración del Litoral Paraguayo a los intereses de la región Sur, especialmente a los de Chuquisaca.

Para hacer un análisis de la integración física dividimos el proceso en dos partes, la primera fue para la construcción de vías de comunicación y la segunda, abordó las exploraciones de funcionarios públicos, el establecimiento de concesiones en el espacio, además de los intentos de establecer navegación comercial desde centros de colonización hacia los puertos rioplatenses. El análisis de la construcción de caminos estuvo enfocado solamente en los proyectos estatales, sin embargo, las concesiones también construyeron caminos desde el río hacia la ciudad de Santa Cruz. Finalmente, se abordó el avance del control del Estado, exploración y establecimiento de centros poblados y funcionarios en la región. En primera instancia las exploraciones fueron dirigidas por emisarios enviados desde el Poder Ejecutivo, como ser los casos del Coronel Suarez y Alcide d'Orbigny que, a pesar de ser explorador extranjero, también fue Delegado del Estado y rindió cuentas al Ministerio del Interior. También se distinguieron en este periodo los establecimientos en las concesiones a Manuel Oviden y a la Sociedad Progresista de Bolivia.

El Estado boliviano entre 1825-1861, intentó incorporar el espacio próximo al río Paraguay que tenía características de frontera interna de manera intermitente. Los gobiernos bolivianos acometieron en la región de diferentes maneras y magnitudes. En primer lugar, el gobierno de Sucre dictó varias medidas para fomentar la inmigración y colonización, sin embargo, no llegó impulsar el avance real en el territorio. Posteriormente, durante el gobierno de Andrés de Santa Cruz impulsaron nuevas medidas de colonización, inmigración del territorio y navegación de los ríos, además impulsó la mejor demarcación de las fronteras, y como vemos en su discurso frente al congreso, envió al obispo y al gobernador del departamento a reconocer la región, empero no estableció autoridades. En cuanto a la penetración física, es en este momento en que el Estado optó por no penetrar en la región directamente, sino que se inclinó por otorgar concesiones territoriales a privados como es el caso de Manuel Oviden, quien permaneció en la región hasta la década de 1840.

Durante el gobierno de José Ballivián, se retomaron y ampliaron las medidas concernientes al avance de la frontera interna en Oriente. En lo simbólico, Hubo preocupación por la creación de mapas, la opinión pública se pronunció en favor a la navegación del río Paraguay, se promulgaron leyes en favor de la colonización, y la navegación de los ríos; al mismo tiempo se impulsaron varias incursiones hacia el río Paraguay, además de favorecer al concesionario Manuel Oviden, pero este no pudo

mantenerse en Otuquis y abandonó la concesión. En el gobierno de Belzu las medidas que se tomaron fueron en favor de la expansión de la frontera interna, empero no fue exclusivamente hacia el río Paraguay, sino que obedeció más a la necesidad de llegar a las regiones amazónicas quineras próximas a La Paz y Cochabamba. Durante el gobierno de Mariano Melgarejo y en adelante que se intentó retomar la iniciativa de las concesiones a privados para construir un camino al margen y construir un puerto sobre el río Paraguay. Al mismo tiempo, el tratado de La Paz de Ayacucho en 1867 con Brasil redujo las pretensiones territoriales bolivianas en la región.

Esta tesis aporta nuevos elementos en dos sentidos: metodológico y temático a la historiografía boliviana. En sentido metodológico, se estudia la incorporación de un territorio al dominio del Estado en dos sentidos, el simbólico y el físico. En lo simbólico, el Estado debió legislar y tomar como suyo el territorio (de forma no homogénea) lo representó en mapas, negoció con los países vecinos en busca de imponerse en el espacio en función a los intereses de la élite minera del Sur del país. La importancia estratégica de este espacio fue que, debido a la proximidad y a su situación geográfica, pudo servir para establecer un puerto para la importación y exportación de la región Sur, especialmente para los insumos de minería y exportación de Plata directamente al océano Atlántico,

En cuanto a la incorporación material, se estudió las formas que tuvo el Estado para avanzar sobre el territorio, directa e indirecta. En el sentido directo nos referimos a establecer la autoridad boliviana en la zona. Sin embargo, no se logró establecer la presencia en la región hasta después del periodo estudiado. Empero, se enviaron agentes como el coronel Peña, quienes realizaron reconocimientos, negociaron con los brasileros y los indios buscando hacer obedecer la ley boliviana en el territorio reivindicado. Otros personajes, como Alcide d'Orbigny, también recorrieron el lugar y enviaron informes al poder ejecutivo. Finalmente, ante la imposibilidad de establecer permanentemente autoridades en la zona, el Estado otorgó concesiones a privados quienes se comprometieron a construir carreteras y puertos que permitiesen el comercio boliviano hacia el Río de la Plata y ultramar.

Haciendo un balance de los procesos de integración territorial que se realizaron de parte del Estado hacia el margen del río Paraguay, se puede decir que la incorporación simbólica fue más exitosa que la incorporación física, debido que el Estado logró sus cometidos simbólicos. En cuanto a la penetración en el espacio, el proceso de incorporación directa fracasó, pues el Estado no logró establecer su control, en cuanto a

la incorporación indirecta, es decir, a través de privados fue exitosa de forma parcial, pues si se llegó a establecer la presencia de los concesionarios, pero no de forma definitiva, sino de forma efímera.

El aporte de la tesis en cuanto al eje temático es fundamental dado que la producción histórica boliviana gira en torno a varios ejes temáticos distantes a la materia de la incorporación de este territorio que es periférico también en la historiografía.

La importancia del proceso de incorporación del margen occidental del río Paraguay al territorio boliviano y su estudio radica en varios factores; en primer lugar, el tema de la integración espacial de la zona fue poco investigado por la historiografía boliviana. Por otra parte, es necesario ver el interés de la navegación de los ríos como parte del problema global que era la incapacidad del Estado de concretar la incorporación de Bolivia en la economía mundo. Con este motivo se analizaron las propuestas y argumentos de varios personajes emitidos en publicaciones de la época. El texto analiza los esfuerzos del Estado boliviano por controlar el territorio a su control de forma física y simbólica. En cuanto al enfoque, se propone el análisis de los esfuerzos estatales en función a los proyectos de las regiones más importantes del país durante el siglo XIX, identificando que, los proyectos territorializadores del margen del río Paraguay obedecían al interés del Sur en su búsqueda de alternativas a los puertos del Litoral para comunicar al país con el exterior.

El Estado no logró consolidar la integración de este espacio a su dominio durante el periodo 1825-73 a pesar de los esfuerzos realizados. Esto se debió a que, especialmente los privados, que buscaban establecer un puerto sobre el río Paraguay se enfrentaron a varias dificultades técnicas, especialmente las distancias. La consolidación de la presencia boliviana en la zona se concretó a fines del siglo XIX, durante el auge de la extracción de goma y una vez perdido el Litoral y la salida soberana al océano Pacífico.

Los desafíos que quedan pendientes para el estudio de la integración del territorio al dominio del Estado bolivianos son varios. En primer lugar, es necesario investigar el papel del Estado en la integración del territorio bajo su dominio, estudiar el proceso de integración en varios espacios como la Amazonía, el Chaco, el Litoral, y los contrafuertes de la cordillera, en espacios como los Yungas, Chapare, etc. Es preciso investigar el papel del interés de navegar los ríos Pilcomayo, Bermejo, Beni, Madre de Dios, Mamoré, Madera e Itenez durante el siglo XIX, pues en el caso boliviano en particular, la navegación atlántica se presentó como un complemento o una alternativa para comunicar al país con el resto del mundo. Por otra parte, se debe profundizar el estudio de los



proyectos atlánticos de las regiones que obedecían a la necesidad de conexión de las economías andinas con los mercados y economías europeas.

Luego de esta investigación, es importante invitar a los investigadores en historia, especialmente en Bolivia y la cuenca del Río de la Plata a investigar el papel boliviano en la región. Por otra parte, es necesario plantear a investigadores de los orientes de los países andinos la investigación de los esfuerzos estatales para lograr la navegación de los ríos interiores que fluyen al Amazonas, más allá de solo comprender la penetración en el territorio y la incorporación de grupos indígenas. Creo necesario también plantear en la investigación de los proyectos modernizantes del siglo XIX la navegación de los ríos de las fronteras internas como proyectos de comunicación e integración a la economía mundial. a la economía mundial.

Durante la elaboración de esta investigación, nos concentramos en el proceso de incorporación del territorio próximo al margen del río Paraguay al dominio boliviano, por lo que se desatendieron varias temáticas que pueden profundizarse en trabajos posteriores. Los aspectos que se pueden profundizar en esta investigación son varios, por ejemplo, el proceso que buscó incorporación de la población indígena no reducida en el territorio fuera del control del Estado. Al mismo tiempo se puede profundizar la interacción económica y avance desde Brasil al territorio reclamado por Bolivia. Otro aspecto que puede desarrollarse con grandes beneficios es el papel de las reducciones indígenas en Oriente, dentro de los proyectos indirectos del gobierno para incorporar a la población y su territorio a su dominio.



## **Bibliografía**

### **I. Fuentes primarias**

#### **A. Fuentes manuscritas**

##### **Archivo de la Biblioteca Central de la Universidad Mayor de San Andrés**

Anónimo. “Carta a Juan Fernández Guarachi describiendo la región Cruceña”, 12 de agosto de 1840. Sección Manuscritos. Biblioteca Universitaria.

##### **Archivo y Biblioteca Nacionales de Bolivia**

Oliden, Manuel. “Mi respetable Jefe y Señor”, 28 de junio de 1836. Ministerio del Interior. ABNB.

Peña, Marcelino. “Diario de la visita hecha por el gobernador de Chiquitos Teniente Coronel de Ejército Marcelino de la Peña para los pueblos del Sud y su viaje hasta el Jauru en el presente año de 1836”, 1836. Ministerio del Interior. ABNB.

———. “Marcelino de la Peña Teniente Coronel de ejército gobernador político y militar de esta provincia. Considerando”, 1836. Ministerio del Interior. ABNB.

##### **Archivo Histórico de Santa Cruz**

Aguirre, S. “Propuesta hecha por la Sociedad Progresista de Bolivia para abrir un camino de esta ciudad a la margen derecha del Paraguay”, 1874 de 1864. Fondo Prefectural. Archivo Histórico de Santa Cruz.

Apolinar Rivera, Francisco. “Señor prefecto del departamento”, 9 de diciembre de 1871. Fondo Prefectural. Archivo Histórico de Santa Cruz.

Dalence, Pantaleon, y Tomas Frías. “Al señor prefecto de Santa Cruz”, 1 de octubre de 1874. Fondo Prefectural. Archivo Histórico de Santa Cruz.

##### **Mapoteca de la Casa de la Libertad**

Bertrés, Felipe. “Mapa Corográfico de la República de Bolivia con la Topografía de las Fronteras Limitrofes”. London: J. Arrowsmith, 1845. Mapoteca. Casa de la Libertad.

Ondarza, Juan, Juan Mariano Mujía, y Lucio Camacho. “Mapa de la República de Bolivia mandado a publicar por el gobierno de la nación en la administración del presidente doctor José María Linares y secretario de instrucción pública doctor

Lucas Mendoza de la tapia organizado en los años de 1842 a 1859.” New York: I.H. Colton, 1859.

Osorio, Exequiel. “Mapa de la Parte Oriental”. Sucre, 1847. Mapoteca. Casa de la Libertad.

## **B. Fuentes impresas**

Anónimo. Bosquejo del estado en que se halla la riqueza nacional de Bolivia con sus resultados, presentando al examen de la nación por un Aldeano hijo de ella. Año de 1830. Editado por Ana María Lema Garrett, Rossana Barragán Romano, Hans Huber, Ramiro Ivan Jiménez Chávez, Ximena Medinaceli, y María Luisa Soux. Colección Academia 2. La Paz: Plural / Facultad de Humanidades y ciencias de la Educación - UMSA, 1994.

Cámara de Representantes. Bolivia: Ley de 2 de junio de 1843, 2 de junio de 1843. <https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18430602-3.xhtml>.

———. Bolivia: Ley de 5 de noviembre de 1833, 5 de noviembre de 1833. <https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18331105-1.xhtml>.

———. Bolivia: Ley de 30 de Octubre de 1833, 30 de octubre de 1833. <https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18331030.xhtml>.

———. Decreto del Congreso del 17 de Noviembre de 1832, 17 de noviembre de 1832.

———. Dictamen de 23 de octubre de 1832., 23 de octubre de 1832.

———. Ley de 5 de Noviembre de 1832, 5 de noviembre de 1832. [https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18331105-1.pdf?dcmi\\_identifier=BO-L-18331105-1&format=pdf](https://www.lexivox.org/norms/BO-L-18331105-1.pdf?dcmi_identifier=BO-L-18331105-1&format=pdf).

Dalence, José María. *Bosquejo estadístico de Bolivia*. 2.<sup>a</sup> ed. La Paz: Universidad Mayor de San Andrés, 1851.

Dalens Guarachi, Genaro. *Santa Cruz de la Sierra o el Oriente de Bolivia*. La Paz: Paceaña, 1861.

Dorado, José Vicente. Hechos históricos y reflexiones político-económicas aplicables a la actualidad de Bolivia. Sucre: Pedro España, 1862.

Empresa de Colonización del Alto Paraguay y Esplotación de la via Carretera Abierta al Interior de Bolivia. *Empresa de Colonización del Alto Paraguay y Esplotación de la vía carretera abierta al interior de Bolivia. En virtud de las conceciones otorgadas por el gobierno de aquella república al Empresario Coronel D.*

- Antonio Paradiz. *Organización definitiva de la asociación llamada a fomentar los intereses comerciales del Alto Perú y los estados del Río de la Plata*. Buenos Aires: La Unión Argentina, 1875.
- Favre Clavairoz, León. *Apuntes sobre la navegación de los ríos de Bolivia*. Cochabamba: Tipografía de Derecho, 1858.
- . *Bolivia, Colonización y agricultura*. Sucre: Lopez, 1857.
- Gutiérrez, José R. “Estados Unidos”. En *Colección de los tratados i convenciones celebrados por la República de Bolivia con los estados extranjeros*, 32–55. Santiago: El Independiente, 1869.
- Matienzo, Juan de. *Gobierno del Perú*. Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, 1910.
- Mauri, MF. *El rio Amazonas, Las regiones que forman su hoyo y las vertientes Atlánticas de Sud América*. La Paz: Paceña, 1854.
- Menendez, Baldomero. *Manual de Geografía y estadística del Alto Perú o Bolivia*. Paris: Rosa y Bouret, 1860.
- Ministerio de Guerra y Marina. Patente de Navegación, 15 de abril de 1833.
- Morales, Agustín. *Presidente de la República a la Asamblea Ordinaria de 1872*. Sucre: La Libertad, 1872.
- Orbigny, Alcide Dessalines d'. “Al Señor Luis Vernet”, 13 de julio de 1854.
- . *Viaje a la América meridional: Brasil, República de Uruguay, República Argentina, La Patagonia, República de Chile, República de Bolivia, República del Perú: realizado de 1826 a 1833*. Editado por Alfredo Cepeda, Edgardo Rivera Martínez, y Anne-Marie Brougère. 2.<sup>a</sup> ed. Travaux de l’Institut français d’études andines, t. 154. La Paz, Bolivia: [Lima, Peru]: Plural Editores / IFEA, 2002.
- Pentland, Joseph B. “Informe sobre Bolivia (1827)”. En *Informe sobre Bolivia (1827) Bosquejo del Estado en que se halla la riqueza nacional*, editado por Ana María Lema Garrett, Primera edición en esta colección., 53–243. Biblioteca del bicentenario de Bolivia Historias y geografías 3. La Paz: Vicepresidencia del Estado / Presidencia de la
- Poder legislativo. Bolivia: Ley de 13 de Noviembre de 1844, 13 de noviembre de 1844. <https://www.derechoteca.com/gacetabolivia/ley-13-11-1844-2-del-13-noviembre-1844/>.
- Rivero y Egüez, Victorino. *Historia de Santa Cruz durante la 2da. mitad del siglo XIX*. Santa Cruz de la Sierra: Fundación Cultural Ramón Darío Gutiérrez, 1978.

Santa Cruz, Andrés. *Mensaje del presidente de Bolivia*. La Paz: Imprenta del Colegio de Artes, 1833.

*Tratado de amistad, comercio y navegación entre Bolivia y la República Argentina de 9 de julio de 1868*. La Paz: Unión Americana, 1870.

*Tratado de amistad, límites, navegación, comercio y extradición celebrado entre la República de Bolivia y el Imperio del Brasil en 1867*. La Paz: Paceña, 1867.

Vernet, Carlos. *Concesión Oliden. ó sea la provincia de Otuquis en Bolivia Empresa de Comercio, Viabilidad y Colonización en el Alto Paraguay*. Buenos Aires: La Nación, 1881.

Wiener, Charles. “El más majestuoso de los espectáculos”. En *La Paz: vista por viajeros extranjeros y autores nacionales*, editado por Mariano Baptista Gumucio, 2da. ed., 74–82. La Paz: Fundación Cultural del Banco Central de Bolivia, 2009.

## II. Fuentes secundarias

### A. Libros y artículos generales

Barnadas, Josep María. *Charcas: Orígenes históricos de una sociedad colonial: [1535-1565]*. La Paz: Centro de Investigación y Promoción del Campesinado, 1973.

Barragán, Rossana. “Las fronteras del dominio estatal: Espíritu legal y territorialidad en Bolivia, 1825-1880.” *Umbrales. Revista del Postgrado de Ciencias del Desarrollo*, 2000, 7–40.

Barragán, Rossana, y José Péres. “El amazón estatal y sus imaginarios. Historia del Estado”, 127–218. *El Estado del Estado*. La Paz: PNUD/Plural, 2007.

Bethell, Leslie, ed. “Las repúblicas del Río de la Plata”. En *América Latina independiente: 1820 - 1870*, 264–315. *Historia de América Latina*, Leslie Bethell, ed. 6. Barcelona: Ed. Crítica, 1991.

Calderón, Fernando. “Reflexiones preliminares: Sociedad regional y movimientos sociales-”. En *El poder de las regiones*, 2.<sup>a</sup> ed. Cochabamba: El Buitre, 1985.

Deler, Jean Paul. *Ecuador: Del espacio al Estado nacional*. 2.<sup>a</sup> ed. Quito: Corporación Editora Nacional / Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, 2007.

Escobari Cusicanqui, Jorge. “Escenario geográfico”. En *Historia diplomática de Bolivia*, 3.<sup>a</sup> ed., I:57–62. La Paz: Universidad Boliviana, 1978.

- Fifer, Valerie. *Bolivia: territorio, situación y política desde 1825*. Editado por Robert Hunter. Traducido por Sergio Aguirre Mac-kay. Buenos Aires: Francisco de Aguirre, 1976.
- Finot, Enrique. *Historia de la conquista del Oriente boliviano*. 2.<sup>a</sup> ed. La Paz: Juventud, 1978.
- García Jordán, Pilar. *Cruz y arado, fusiles y discursos: La construcción de los Orientes en Perú y Bolivia, 1820-1940*. Lima: Institut français d'études andines, 2001.
- . “Misiones, fronteras y nacionalización en la Amazonía Andina: Perú, Ecuador y Bolivia (siglos XIX-XX)”. En *La nacionalización de la Amazonía: Ponencias*, editado por Pilar García Jordán y Núria Sala i Vila, Barcelona: Publicacions, Universitat de Barcelona, 1998.
- Gondard, Pierre. “Vías de comunicación en los países andinos. Del Cápac Ñan a los corredores bioceánicos, cambios en los ejes de integración”. En *Los Andes y el reto del espacio mundo Homenaje a Olivier Dollfus*, editado por Carlos Peñaherrera del Águila, Xavier Bellenger, Nicole Bernex, Jean Bourliaud, Gilles Brunschwig, Jean-Paul Deler, Bernard Francou, et al. Lima: Institut français d'études andines, 2013. <http://books.openedition.org/ifea/473>.
- Gordillo, Gastón. “‘Un Río tan salvaje e indómito como el indio toba’: una historia antropológica de la frontera del Pilcomayo”. *Desarrollo Económico* Vol. 41, n° No. 162 (septiembre de 2001): 261–80.
- Groff Greever, Janet. *José Ballivián y el Oriente boliviano*. Traducido por José Luis Roca. La Paz: Siglo, 1987.
- Lefebvre, Henri. “El espacio social”. En *La producción del espacio*, editado por Ion Martínez Lorea, Emilio Martín Martínez Gutiérrez, y Capitán Swing Libros, 125–216. Madrid: Capitán Swing, 2013.
- . “La producción del espacio”. *Papers. Revista de Sociologia* 3 (1 de julio de 1974): 219. doi:10.5565/rev/papers/v3n0.880.
- Lema Garrett, Ana María. “¿Una frontera en movimiento o movimientos en la frontera? Bolivia-Brasil en la época del tratado de Ayacucho”. *Anuario de Estudios Bolivianos, Archivísticos y Bibliográficos* 19 (2013): 255–5292.
- Lois, Carla. “Miradas sobre el Chaco: una aproximación a la intervención del Instituto Geográfico Argentino en la apropiación material y simbólica de los territorios chaqueños (1879-1911)”. *Fronteras de la historia* 7 (2002): 167–86.

<http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6099/1/T-2566-MHA-Lopez-Amazonia.pdf>.

López Aranguren, Eduardo. “Regionalismo e integración nacional: Aproximación teórica”. *Revista Española de Investigaciones Sociológicas* 15 (Jul.-Sep., 1981) (1981): 59–76.

Maiguashca, Juan. “El proceso de integración nacional en el Ecuador: El rol del poder central, 1830-1895”. En *Historia y región en el Ecuador 1830-1930*, 355–420. Biblioteca de Ciencias Sociales 30. Quito: Corporación Editora Nacional, 1994.

Murillo, José. “Brasil (1850-1870)”. En *América Latina independiente: 1820 - 1870*, editado por Leslie Bethell, 378–418. Historia de América Latina, Leslie Bethell, ed. 6. Barcelona: Ed. Crítica, 1991.

Murilo, José. “Brasil (1822-1850)”. En *América Latina independiente: 1820 - 1870*, editado por Leslie Bethell, 319–77. Historia de América Latina, Leslie Bethell, ed. 6. Barcelona: Ed. Crítica, 1991.

Ovando Sanz, Jorge Alejandro. *La invasión brasileña a Bolivia en 1825*. 2.<sup>a</sup> ed. La Paz: Juventud, 1986.

Asamblea Legislativa Plurinacional Bolivia / CIS, Centro de Investigaciones Sociales, 2017.

Platt, Tristan. “Tiempo, movimiento, precios. Los caminos del azogue español de N.M. Rothschild entre Almadén, Londres y Potosí 1835-1848”. *Dialogo Andino* 49 (2016): 143–65.

Reitano, Emir, y Paulo Possamai, eds. *Hombres, poder y conflicto. Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis*. La Plata: Facultad de Humanidades y ciencias de la Educación / Universidad Nacional de La Plata, 2015.

Roca, José Luis. *Fisonomía del regionalismo boliviano*. 2.<sup>a</sup> ed. La Paz: Plural Editores / CID, 1999.

———. “Observaciones en torno a la cuestión regional”. En *El poder de las regiones*, 2.<sup>a</sup> ed. Cochabamba: El Buitre, 1985.

Sack, Robert. “Human Territoriality: A Theory”. *Annals of the Association of American Geographers* 73, n° 1 (marzo de 1983): 55–74.

Sanabria Fernández, Hernando. *En busca de Eldorado. La colonización del Oriente Boliviano*. 2.<sup>a</sup> ed. La Paz: Juventud, 1973.



- Sánchez-Gijón, Antonio. *La integración en la Cuenca del Plata*. Sociología y política. Madrid: Instituto de Cooperación Iberoamericana / Ediciones de Cultura Hispánica, 1990.
- Serje, Margarita. “El revés de la nación”. En *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*, 13–44. Colombia: Universidad de Los Andes, s. f. <http://www.jstor.com/stable/10.7440/j.ctt18pkdqb.3>.
- Tamayo P. de Ham, Luz María Oralia. *La geografía, Arma científica para la defensa del territorio*. Temas selectos de geografía de México 3. Ciudad de México: Instituto de Geografía-UNAM / Plaza y Valdés Editores, 2001.
- Tovar Pinzón, Hermes. “La colonización bajo el sistema de concesiones”. En *Que nos traigan la cuenta*, 111–60. Colombia: Universidad de Los Andes, s. f. <http://www.jstor.com/stable/10.7440/j.ctt1b67x17.7> JSTOR.
- Unzueta, Fernando. “Escenas de lectura: Naciones imaginadas y el romance de la historia en Hispanoamérica”. *Revista Iberoamericana de Filosofía, Política y Humanidades*. Año 8, n° 13 (primer semestre de 2005): 1–34.
- . “Periódicos y la formación nacional: Bolivia en sus primeros años”. *Latin American Research Review* 35, n° 2 (2000): 35–72.
- Van Young, Eric. “Haciendo historia regional: Consideraciones metodológicas y teóricas”. *Tandil* 2 (1985): 255–81.
- Vargas Mansilla, Stephanie Carola. “Por el Pacífico o por el Atlántico (apuntes para la historia fronteriza Bolivia Brasil en el siglo XIX)”. *Revista Transporte y territorio* 10 (2014): 145–57.
- Villafañe Gomes Santos, Luís Cláudio. *El imperio del Brasil y las repúblicas del Pacífico: las relaciones de Brasil con Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, 1822 - 1889*. Biblioteca de historia 23. Quito: Corporación Editora Nacional [u.a.], 2007.

## Tesis

- Barragán, Rossana. “El Estado pactante, gobierno y pueblos: La configuración estatal y sus fronteras. Bolivia, 1825-1880”. Tesis de doctorado, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 2001.
- López Andrade, Alicia Fernanda. “Amazonía, proyectos civilizatorios e imaginario del progreso: Una lectura comparativa de El Amazonas y las cordilleras (1879-1882), de Charles Wiener; y la Geografía de la República del Ecuador (1858), de Manuel

Villavicencio”. Tesis de Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador, 2018.

Machaca Mamani, Victor Hugo. “El proceso de elaboración de los primeros mapas oficiales de Bolivia como parte fundamental de la política del Estado para conocer el territorio (1842-1859)”. Tesis de pregrado, Universidad Mayor de San Andrés, 2018. <https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/18842/HIS-144.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

Vargas Mansilla, Stephanie Carola. “El encierro del espacio nacional boliviano visto desde Mejillones de 1842 a 1866”. Maestría, Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador, 2018.