

Sánchez-Barberán, Matías; Galaz-Mandakovic, Damir
La litoralización de las sociedades. Una perspectiva desde el Pacífico sur (siglo XIX-XX)
Autoctonía (Santiago), vol. 8, núm. 2, 2024, Julio-Diciembre, pp. 662-676
Universidad Bernardo O'Higgins, Centro de Estudios Históricos

DOI: <https://doi.org/10.23854/autoc.v8i2.495>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=737078873002>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

**La litoralización de las sociedades.
Una perspectiva desde el Pacífico sur (siglo XIX-XX)**

**The littoralization of societies.
A perspective from the South Pacific (19th-20th century)**

Sánchez-Barberán, Matías

Mondes Américains, Centre de Recherches sur les Mondes Américains, Francia

mibarberan@gmail.com

 <https://orcid.org/0009-0005-2686-0302>

Galaz-Mandakovic, Damir

Universidad Católica del Norte, Instituto de Investigaciones Arqueológicas y Museo,
San Pedro de Atacama, Chile

damirgalaz@gmail.com

 <https://orcid.org/0000-0003-0312-6672>

Resumen

Hablar de litoralización es referirse a los persistentes y generalizados procesos de aglomeraciones y concentraciones integrales que se evidencian en las costas en el contexto de la remodelación de espacios debido a las actividades económicas, en particular, en la derivación generada por el extractivismo. No obstante, el concepto consigna a problematizar un espacio que normalmente era invisible, no considerado o desdeñado, pero que, al activarse dichas aglomeraciones, adquieren notoriedad gracias al nuevo orden, rejerarquización territorial e influencia que ejercen.

Palabras claves: litoralización, Pacífico, capitalismo, economía de aglomeración.

Abstract

To speak of littoralization is to refer to the persistent and widespread processes of agglomerations and integral concentrations that are evident on the coasts in the context of the remodeling of spaces due to economic activities, in particular, in the derivation generated by extractivism. However, the concept aims to problematize a space that was normally invisible, not considered or disdained, but that, when these agglomerations are activated, they acquire notoriety thanks to the new order, territorial reorganization and influence that they exert.

Keywords: littoralization, Pacific, capitalism, agglomeration economy.

1. Sobre los procesos de litoralización

En las últimas dos décadas, los procesos de litoralización de las sociedades han sido objeto de estudio y problematización. La geografía y el urbanismo han sometido al análisis numerosos casos en dispares territorios, entre los que destacan la cuenca del Mediterráneo, África y Asia. De ese modo, en la redefinición de la organización socioespacial del litoral se reconocen dos procesos mayores. Por un lado, la intensificación del comercio marítimo desde mediados del siglo XIX; por el otro,

la expansión del mercado inmobiliario de la recreación, del cual el turismo de masas sería su pilar estructurante (Costa Morata, 2005; Vincent, 2015; Gohourou et. al., 2020).

No obstante, para el caso latinoamericano, en particular en las sociedades del Pacífico sur, la litoralización sigue constituyendo un objeto escasamente problematizado y, en consecuencia, sus características son aún mal conocidas, a saber de los aportes de la historiografía y la antropología social y urbana. La cuestión es tanto más importante por

cuanto la fisonomía contemporánea de los espacios costeros surpacíficos fue moldeada durante los siglos XIX y XX. Parafraseando a J. Sachs, durante esos siglos todo cambió: cómo vivíamos y dónde, incluyendo nuestra forma de gobernarnos. Así, se constata un periodo de transformación decisiva: rápido, profundo y extenso (Sachs, 2021).

Hablar de litoralización es remitirse a los procesos, persistentes y generalizados, de las aglomeraciones y concentraciones integrales que se evidencian en las costas en el contexto de la remodulación de espacios por efecto de actividades económicas, en particular, en la derivación que genera el capitalismo y la era industrial. El concepto problematiza la transformación de espacios inicialmente relegados pero que, al activarse dichas aglomeraciones, adquirieron notoriedad estratégica, contribuyendo a rejerarquizar los territorios y estimular procesos de gravitación integral.

Así, por derivación de los dinamismos económicos, los litorales atestiguaron un devenir de inserciones logísticas que transformaron radicalmente los equilibrios regionales a

través de la densificación de infraestructuras portuarias y prolongaciones ferroviarias que trasfiguraron las urbes, densificaron su demografía y, por tal razón, movilizaron un volumen considerable de fuerza de trabajo. La especialización comercial y productiva originó nuevos fenómenos, como la competencia o la complementariedad interportuaria, adicionándose la emergencia de agencias políticas y sociales.

En aquel escenario, las articulaciones entre los territorios de producción del interior continental y la circulación marítima produjeron un desarrollo inédito y transformativo. Esta dinámica constante de mutación conoció no solo la topología de red en el cual se insertaron las riberas del Pacífico, sino que también asumió nuevos desafíos con las actividades relacionadas al ocio y la recreación, particularmente en lo que se refiere a la imposición de actividades económicas desvinculadas de la productividad. Un fenómeno representativo del siglo XX fue que el mercado inmobiliario encontró en el litoral un terreno propicio para desarrollarse, favoreciendo un rediseño profundo de la composición sociológica y de

las actividades económicas de las riberas. Pero no solo fue aquello, sino que de la misma manera hubo intensos procesos de ocupación espontánea y no planificada del territorio por parte de nuevas poblaciones, lo que contribuyó a modificar la demografía y la urbanización litoral.

Las circulaciones materiales y simbólicas, aun en sus dimensiones heteróclitas, han sido los medios y dispositivos para expresar la creciente importancia del litoral. La historia del transporte permite ver cómo, entre todos los desarrollos técnicos, el vapor es sin lugar a dudas el más determinante, no solo por los sistemas técnicos del extractivismo que dinamizó, sino por su capacidad de acercar el interior a la costa, favoreciendo la transformación de ciudades como Talcahuano, Iquique, Antofagasta, Valparaíso, Callao y tantas otras. Todas, cada vez más orientadas al comercio exterior. En el Pacífico sur como en otras regiones, el vapor impuso sus ritmos y temporalidades proporcionando a los puertos una significación singular, de articulación entre las circulaciones marítimas y los espacios del interior. El vapor fue la sinonimia de

industria y modernidad. Es lo que Wrigley (2013) llamó como la época de la transición de la *economía orgánica* a la *economía de origen mineral*, siendo fuente de energía empleada en la producción del cambio paradigmático.

El desarrollo sorpresivo de asentamientos costeros orientó las políticas comerciales de los gobiernos. Si miramos desde el principio del siglo XIX, se demuestra la compleja litoralización del Alto Perú, que se debatió desde antes de la ruptura con España, entre depender de los puertos sometidos a la Audiencia de Lima, la compleja habilitación de Cobija y la salida atlántica por vías fluviales (Vargas, 2014). La independencia del país no alteró significativamente la cuestión, pero impuso al problema nuevos términos. El proyecto de la Confederación puede entonces comprenderse como un intento decidido de la antigua Audiencia de Charcas de afirmar sus intereses surpacíficos, a contracorriente del virreinato de la Plata, que lo había orientado hacia el Atlántico. El proyecto impulsado por el general José María de Achá, consistente en la creación de caminos entre Sucre, Potosí y Lamar, se inscribe también en esta vasta

secuencia de litoralización boliviana. La necesidad de reglamentar las exportaciones marítimas en territorios aún mal definidos y en plena transformación orientó también las relaciones entre los gobiernos, como lo muestran los diversos tratados firmados entre Bolivia y Chile. Igualmente, los litorales fueron los territorios cruciales en la articulación y/o resolución de conflictos a través de las invasiones y ocupaciones militares, sobre lo cual el antiguo Departamento del Litoral de Bolivia fue caso paradigmático durante el siglo XIX (Galaz-Mandakovic, 2023). Y hoy mismo, ese litoral activa discursos reivindicativos, en particular, cada 23 de marzo en Bolivia.

La constitución del ferrocarril es otro factor determinante en la circulación y la aglomeración costera. Signo de la modernidad, el ferrocarril, «el hijo de la mina» (Hobsbawm, 2014: 50), revela en la región el interés profundo que despiertan hacia mediados del siglo XIX las actividades extractivas. En 1851 se abren las líneas Callao-Lima y Caldera-Copiapó, siete años después tiene lugar la apertura de la línea Chorrillos-Lima, mientras que el tren Valparaíso-Santiago se inaugura en 1863

(Thomson y Angerstein, 1997). El trazado de estas vías refleja el interés creciente por asegurar la conexión entre los centros de poder y el comercio marítimo. La implantación de estas innovaciones técnicas creó una nueva relación con el mar, reduciendo considerablemente el tiempo del transporte e imponiendo una nueva regularidad a los azares del clima, la geografía y la fuerza animal. En la economía salitrera, Atacama y Tarapacá fueron globalizándose gracias al ferrocarril que vinculó mina y puerto, constituyéndose como un verdadero hito técnico y logístico, lo que reordenó internamente los flujos, las migraciones y los poblamientos. En su conexión con el interior, el ferrocarril fue una arteria que daba vida a los embarcaderos (Godoy, 2023). En ese contexto minero, surgió el ferrocarril salitrero de Taltal (1882-1976), el de Tocopilla al Toco (1890-2015) y el ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (1889). Unos y otros con alto impacto en el flujo de mercancías y en los procesos de urbanización del interior, como lo demuestra el caso de Uyuni. En 1948 se inauguró el tramo chileno del ferrocarril de Antofagasta a Salta, también llamado ferrocarril Huaytiquina, así como el tren Arica-La Paz de 1913, destinado a

ofrecer una alternativa a la mediterraneidad de la Bolivia de la posguerra. Los caminos de hierro, en general, tenían la orientación de oriente a occidente, gran parte de ellos se propusieron llegar al océano. Hacia los litorales se dirigieron las ingentes cantidades de animales desde el norte de Argentina para dinamizar la dieta de la población, donde el ferrocarril Antofagasta-Salta fue crucial para aumentar las escalas de aquella importación chilena (Galaz-Mandakovic, 2024). Aquellos ferrocarriles fueron atravesados desde sur hasta el norte por el ferrocarril Longitudinal que funcionó entre 1913 y 1975, uniendo desde La Calera hasta el principal puerto salitrero, Iquique, operando como red dendrítica y de complementariedad para la movilización de población y mercancías. Asimismo, fueron los litorales los que proporcionaron la energía para electrificar los procesos del extractivismo y ahí también se recibían las ingentes cantidades de combustibles fósiles que llegaron desde otras minas internacionales. En los hechos, los puertos fueron sinónimo de energía crucial para los grandes proyectos mineros como en Chuquicamata. De igual modo, constituyeron los espacios donde se

inauguraron aciagos regímenes químicos de la vida por efecto de la contaminación (Galaz-Mandakovic, 2020; 2021).

Este punto conduce a detenerse en otro aspecto primordial de la litoralización. Diversos autores coinciden en situar en la década de 1840 el desarrollo decisivo de nuevos polos económicos, principalmente vinculados a las necesidades de la industria moderna. En el Pacífico sur la mayoría de estos polos estuvieron basados en actividades de extracción y exportación. A la tradicional producción agrícola y argentífera (Mitre, 1981; Rosenblitt, 2018; Lacoste, 2021; Sánchez, 2020), se suma el impacto en la economía regional del guano, cobre, salitre y otros minerales metálicos y no metálicos, todos decisivos en la historia de la región, y cuyos polos mayores en tierra firme fueron Pisagua, Caleta Buena, Iquique, Tocopilla, Gatico, Cobija, Mejillones, Antofagasta, Coloso, Taltal, entre otros puertos menores. Aquellos fondeaderos pusieron en juego horizontes políticos diversos, a comenzar por la integración de las regiones en el imaginario nacional en plena construcción durante una buena parte del siglo XIX (González, 2020).

Este complejo proceso de emergencia de los litorales armoniza socialmente varios aspectos. La irrupción de actividades de extracción y exportación da un nuevo apoyo material a las élites, normalmente fundadas en el poder de la tierra y en relaciones personales de obediencia y lealtad. Las nuevas burguesías hacen valer nuevos intereses en el juego político y administrativo, como la defensa de levantar nuevos puertos mayores y de liberarse del poder de las capitales. La capacidad transformadora de las nuevas burguesías en territorios alejados de la injerencia inmediata de los gobiernos contrasta con su pretendida incapacidad para conducir a los países a la modernización (Bonilla, 1984; Klarén, 2015). Además, la diversificación social y económica de las élites va de la mano del desarrollo del proletariado regional, no completamente liberado de formas tradicionales de sumisión, pero tampoco enteramente adaptado a las relaciones contractuales del trabajo libre. El enganche prolongó, en efecto, las formas tradicionales de dominación social, al tiempo que demostró la movilidad de un puerto a otro por razones de trabajo o de crisis política (Pinto y Valdivia, 1997; Sánchez, 2022). La llegada de

poblaciones coolies demuestra el largo alcance de litoralización surpacífica, cuyo caso más sorprendente puede ser el desplazamiento de campesinos de la provincia de Guangdong, en el sur de China (Galaz-Mandakovic, 2019). La creación de las organizaciones de clase, como las mancomunales de obreros, se registra precisamente en espacios económicos de migración donde los individuos se hallan desincorporados de las formas tradicionales de trabajo (Pinto, 1993; Pinto y Valdivia, 1997). Hacia los puertos se dirigieron las marchas huelguísticas y en los puertos surgieron, en el caso del norte de Chile, los partidos políticos que reivindicaban a la clase obrera. En los puertos salitreros ocurrieron también voluminosas masacres contra la subalternidad pampina.

La creciente economía de los litorales es indisociable de la aparición de una geografía humana particular. El origen diverso de las poblaciones de los litorales dibuja un cuadro nutrido de nacionalidades de la mano con intereses transnacionales. Sin embargo, aquellos circuitos y redes no necesariamente son formalistas, sino que también sustantivistas.

En ese tenor, se atestiguan multiplicidades de religiones, lenguas, acentos y modos de vida. Así, el impulso portuario y la migración vinculada al trabajo creó sociedades particulares, basadas en flujos y circuitos propios, por ejemplo, con la actividad cinegética deportiva a través de la caza de albacoras logrando algunos puertos una notoriedad global, tales como Tocopilla e Iquique (Galaz-Mandakovic, 2021) o la caza ballenera (Quiroz, 2020). Los puertos fueron claves en la tolerancia religiosa, la diversificación de la comunidad política y la encarnación del cosmopolitismo, pero también en la conflictividad y el goce.

En definitiva, gran parte de las urbes portuarias que se consolidaron desde el siglo XIX responden a una agencia privada que superó a la influencia de los Estados. Fueron aquellos agentes los que, a través de la implementación de muelles e instalaciones auxiliares estimularon los flujos y contraflujos navieros. Crucial fue la organización de agencias importadoras y exportadoras, las cuales incidieron en la construcción de los caminos y en la implementación de ferrocarriles, estimularon la inclusión tecnológica, fundaron ciudades a través de

la arquitectura y urbanismo, intensificaron la movilidad de poblaciones, dando paso a escenarios sociales híbridos y heterogéneos. Los procesos de litoralización estimularon un nuevo equilibrio territorial propulsando la mundialización de mercancías y contribuyendo a la representación de territorios antes relegados. Todo, en el marco de localizaciones costeras cada vez más interconectas.

La impronta capitalista tuvo más poder de agenciamiento y transformación que las instituciones burocráticas y gran parte de las decisiones políticas que incidieron significativamente estuvieron supeditadas a los procesos económicos. De ese modo, los nuevos equilibrios territoriales situaron a los puertos como los territorios que tallaron las nuevas centralidades tanto en lo económico, y por derivación, en lo político. Por aquella razón, gran parte de los puertos devinieron en las respectivas capitales administrativas provinciales y/o regionales.

La inclusión en el capitalismo por parte de los territorios que acá se estudian, incurrió en la inauguración de una economía de aglomeración

que, incitada por una cuestión logística, devino en la gravitación y consolidación de espacios relevantes en la toma de decisiones y aglutinaron densidades poblacionales que rejerarquizaron espacios-regiones. Los litorales expresaron ventajas respecto del interior de las provincias facilitando el desarrollo del extractivismo, desencadenándose flujos inerciales esenciales a las demandas de mercancías y al ingreso de insumos necesarios para la conservación de la vida y de la propia economía. De ese modo, los puertos fueron lugares de ventaja locacional y de vanguardias integrales, desde los equipamientos urbanos y económicos, hasta en el flujo de ideas (Sánchez, 2021). El mundo costero presentó características fundamentales que lo diferencian de los interiores; un escenario propicio para la consolidación de redes y articulaciones policéntricas. En los hechos, las nuevas metropolitizaciones maritimizadas abrieron los caminos para nuevas categorías territoriales, que en el marco de su concentración y retroalimentación, fueron obstaculizando las emergencias de alternativas territoriales de afluencia e influencia decisional.

2. Presentación de dossier

El presente número temático propone someter la litoralización a la prueba de las dinámicas de la zona del Pacífico sur sobre la base de una perspectiva histórica y antropológica, cubriendo un vasto arco temporal que va del siglo XIX al siglo XX. Sobre el análisis de diversas agencias económicas, políticas, sociales y urbanas busca restituir los diversos casos de un proceso transversal. De ese modo, pensar la litoralización de las sociedades del Pacífico sur permite ponderar procesos de larga y corta duración, explorando conexiones y temporalidades alternativas a los marcos nacionales, omnipresentes en el análisis historiográfico, pero cuya incidencia merece ser tomada en cuenta. Insistir en el carácter policéntrico de nuestra perspectiva permite, por otra parte, problematizar la interdependencia y la autonomía de espacios que componen la región.

Una buena parte de los trabajos que componen este número temático fueron presentados y discutidos inicialmente en el *workshop* internacional *La litoralización de las sociedades del Pacífico Sur. XIX-XX*, que tuvo lugar en el

puerto de Tocopilla, el 5 de mayo de 2023. La actividad propuso levantar, aunque sea provisoriamente, una primera caracterización de la litoralización surpacífica formando algunos ejes de análisis y grupos de trabajo. Uno de ellos pone a prueba el relato nacional en zonas limítrofes y de jurisprudencia en disputa. Si la cuestión problematiza bajo un nuevo ángulo la relación entre las provincias y las capitales nacionales, pone también en evidencia la relativa autonomía de estos nuevos espacios para hacerse un lugar en circuitos comerciales más vastos. En este punto, las costas constituyen un objeto privilegiado de observación.

Damián Lo, historiador de la Universidad de Tarapacá, nos presenta un artículo titulado *Repasiris y azogueros en la quebrada: expansión y declive de los espacios productivos de la protoindustria minera (Tarapacá, 1718-1845)*. En él analiza la apertura de un ciclo fundado en la producción y exportación de minerales procesados en oficinas premecánicas en la zona de Tarapacá. El autor destaca la transición compleja del régimen de producción protoindustrial, cuyo eje fue el pueblo de San

Lorenzo hacia formas propiamente mecánicas, centradas en las oficinas de la pampa. La redistribución de la actividad económica estimuló el desplazamiento hacia el oeste, desde la precordillera hacia la pampa, donde operaron las oficinas productoras de plata, salitre y pólvora a partir de 1765. El autor plantea que este proceso constituye la antesala de un proceso de litoralización que se atestigua hacia la segunda mitad del siglo XIX.

Consecutivamente, los historiadores Sergio González Miranda (Universidad de Tarapacá) y Damir Galaz-Mandakovic Fernández (Universidad Católica del Norte), a través del trabajo intitulado *La litoralización de Tarapacá durante el proceso de mundialización del nitrato de soda (1867-1919): de la violencia política a la violencia económica*, describen y analizan el primer boom productivo del salitre, generándose un proceso de mundialización en el periodo del presidente José Balta (1868-1872). Aquel boom y articulación de Tarapacá con el capitalismo global forjó una variación estructural en el territorio, transitando desde una provincia dependiente del Departamento de Moquegua a otra plenamente autónoma, al conseguir la

calidad de provincia litoral. Adicionalmente, el surgimiento de asentamientos poblacionales en el desierto y puertos de embarque en la costa presionaron por un nuevo orden político-administrativo y un nuevo ordenamiento territorial, cuya principal consecuencia sería el cambio desde la tradicional capital de la provincia (San Lorenzo de Tarapacá) hacia el puerto de Iquique. Los autores destacan cómo este cambio produjo resistencias y violencia política, incapaces de oponerse eficazmente al proceso de litoralización de la provincia, siendo Iquique la plataforma portuaria más relevante en la exportación de salitre bajo el sistema Shanks.

El historiador de la Universidad de Tarapacá, Carlos Donoso Rojas, nos presenta un trabajo denominado *La expansión del Estado boliviano hacia sus territorios periféricos (1853-1904): revisión historiográfica y propuesta para su estudio*. En sus páginas, el autor afirma que los proyectos de integración de los territorios orientales entre 1853 y 1904 se fundaron en proyecciones genéricas o imaginarias. La carencia de soporte cartográfico o científico se suma al desconocimiento de la realidad

material y sociológica de esos espacios. Esta primera observación permite dar un fundamento a las resistencias encontradas, lo que deriva en una expansión estatal precarizada y altamente costosa, comprometiendo la estabilidad financiera y territorial de Bolivia. Propone, en suma, una explicación interna al rol de Bolivia en las tensiones internacionales.

Por otra parte, el historiador Matías Sánchez Barberán, afiliado a Mundos Americanos y al CEH-UBO, nos presenta el artículo *Repúblicas, Imperios y repúblicas imperiales. El conflicto de Mejillones. c. 1830 - c. 1866*. El trabajo analiza las modalidades en que los gobiernos de Bolivia y Chile afrontaron el nuevo interés económico en territorios de indeterminación jurídica. Los aportes de la historiografía imperial conducen al autor a avanzar la hipótesis de una modalidad informal de ocupación del litoral boliviano, bajo el signo de un imperialismo que no dice su nombre. El autor demuestra que la «cuestión de Mejillones» favorece en Chile el retorno del conservadurismo derrotado en la elección presidencial de junio de 1861.

El historiador Pol Colàs, de la Universitat de Barcelona, nos presenta «*La riqueza inagotable que ofrece el huano a la república*». Gibbs Crawley Co. y la litoralización de la actividad económica en el sur andino. Sobre el análisis de la Anthony Gibbs and Sons Limited Collection y de los papeles del Estado boliviano, el autor levanta una cartografía sugerente de actores e intereses implicados en el comercio del guano. Contrariamente a una historiografía fácilmente seducida por circunscribir el guano a la experiencia peruana, el autor restituye la relevancia de su comercialización para la reorientación de Bolivia hacia la fachada atlántica. El trabajo contribuye así a caracterizar bajo un nuevo ángulo los proyectos de modernización comercial en Bolivia, centrados más en los orientes que en la salida, lenta y costosa, hacia el Pacífico.

Ricardo Gaete Quezada, de la Universidad de Antofagasta, nos presenta en su artículo *Historia empresarial de la zona costera del desierto de Atacama. La Sociedad Exploradora de José Santos Ossa Vega*, una descripción detallada del rol de la Sociedad Exploradora del Desierto de Atacama, centrando la mirada

en la actividad, que el autor juzga pionera, de José Santos Ossa Vega. El autor destaca la habilidad de un empresario con lazos fuertes en Bolivia y Chile para operar en un territorio atravesado por intereses nacionales opuestos. Presenta, en suma, una caracterización de la fundación del puerto y la ciudad de Antofagasta a través de la acción extractiva y comercial de un hombre que se habría inventado a sí mismo, en medio de yacimientos salitres y argentíferos.

En *¿Hegemonía o complementariedad? El eje Valparaíso-Callao en el comercio transpacífico, 1830-1848*, Michelle Lacoste Adunka propone un ejercicio sugerente de variación de escala de análisis, cuyo resultado más significativo es la extracción de la historia de ambos puertos, centrales en la historia de la región, de las narrativas nacionales. A parte de desnacionalizar la actividad portuaria de la primera mitad del siglo XIX, la autora presenta una explicación alternativa a la tesis tradicional de la competencia de Valparaíso y Callao. La interrogación del comercio entre Sudamérica y Asia le permite trazar los contornos de un sistema portuario común, ininterrumpido por

la guerra de la Confederación. La autora insiste así en la complementariedad fundamental de Callao y Valparaíso para la rentabilidad del comercio transpacífico.

Daniel Quiroz Larrea, antropólogo e historiador afiliado a la Subdirección de Investigación del Servicio Nacional del Patrimonio Cultural de Chile, nos presenta el manuscrito *Talcahuano girls. El puerto de Talcahuano en el comercio ballenero global del siglo XIX*. El trabajo traza la inserción, durante la primera mitad del siglo XIX, del puerto de Talcahuano en el creciente comercio ballenero global, poniendo el acento en la transformación urbana y demográfica. La llegada y articulación local de un conjunto diverso de actores retrata esta historia, a la vez local y global, del puerto de Talcahuano. El autor describe las dificultades experimentadas por la sociedad portuaria frente al declive de la industria ballenera en la segunda mitad del siglo XIX y a la disminución de la presencia de balleneros extranjeros en la bahía.

Agradecemos a cada uno de los autores por sus importantes contribuciones a la historia de los litorales del Pacífico sur. Una historia

que, lo esperamos, continúe escribiéndose sobre la base de la colaboración más abierta.

Referencias citadas

- Bonilla, H. (1984): *Guano y burguesía en el Perú*, Lima, IEP.
- Bromley, J.; Barbagelata, J. (1954): *Evolución urbana de la ciudad de Lima*, Lima, Concejo Provincial de Lima.
- Costa, P. (2005): «La litoralización demográfica y económica. El caso de las provincias mediterráneas y suratlánticas», *Sociedad y Utopía*, 26, pp. 71-90.
- Galaz-Mandakovic, D. (2019): *Movimientos, tensiones y luces. Historias tocopillanas*. Tocopilla, Ediciones Bahía Algodonales.
- Galaz-Mandakovic, D. (2020): *Memorias de la ciudad de Gatico. Minería y sociedad (1832-1940)*, Antofagasta, Pampa Negra Ediciones.
- Galaz-Mandakovic, D. (2021a): «La necroeconomía de la generación de electricidad para la minería. El impacto comunitario del uso del petcoke en

Tocopilla (Chile, 2000-2015)», *CUHSO (Temuco)*, 31, 2, pp. 212-249.

Galaz-Mandakovic, D. (2021b): «Tocopilla es un paraíso para los pescadores». *Espectáculo, fama y archivo de la caza deportiva de la albacora (1933-1942)*. Santiago, Ediciones de la Subdirección de Investigación, Servicio Nacional del Patrimonio Cultural.

Galaz-Mandakovic, D. (2023): «La acuñación de los conflictos entre Potosí, Lima y Cobija: moneda feble, las interdicciones y una invasión (1840-1853)», *Piedra de Agua*, 11, 31, pp.8-20.

Galaz-Mandakovic, D. (2024): «Crisis y desarticulación en la puna de Atacama: Sequía, epidemias y hambruna en Socaire y Peine (1949-1950)», *Rumbos TS. Un Espacio Crítico para la Reflexión en Ciencias Sociales*, 31, pp. 105-137.

Godoy, M. (2023): *The Taltal Railway Company Limited. Historia global de su impacto en el desierto de Atacama, 1880-1980*. Santiago, Ediciones del Desplorado.

Gohourou, F.; Audebert, C.; Ahua, É. (2020): «Littoralisation et ségrégation socio-spatiale: le cas du quartier Balmer de San-Pédro (Côte d'Ivoire)», *Belgeo*, 1, pp. 1-16.

González, S. (2020): «El origen del Norte Grande de Chile; imagen y territorio». En: A. Cartes Montory (editor), *Región y Nación. La construcción provincial de Chile. Siglo XIX*. Santiago, Universitaria, pp. 55-90.

Hobsbawm, E. J. (2014): *Trilogía eras: La Era de la Revolución 1789-1848, La Era del Capital 1848-1875, La Era del Imperio 1875-1914*. España, Editorial Crítica.

Klarén, P. (2015): *Nación y sociedad en la historia del Perú*. Lima, IEP.

Lacoste Adunka, M. (2021): *Nueva historia de la relación económica entre Chile y Perú (1822-1865). De la Independencia a la Guerra con España*. Santiago, Centro de Estudios Bicentenario.

Mitre, A. (1981): *Los patriarcas de La Plata: estructura socioeconómica de la minería boliviana en el siglo XIX*. Lima, IEP.

Pinto, J; Valdivia, V. (1997): «Peones chilenos en tierras bolivianas: la presencia laboral chilena en Antofagasta (1840-1879)». En: R. Barragán; Cajías, D.; Qayum, S. (editores), *El siglo XIX. Bolivia y América latina*. Lima, IFEA, pp. 179-201.

Quiroz, D. (2020): *Soplan las ballenas: historias de la caza de cetáceos en Chile*. Santiago, Centro de Investigaciones Diego Barros Arana.

Rosenblitt, J. (2018): «Los circuitos comerciales en el eje Tacna-Arica durante la temprana República peruana, 1840- 1863. Una aproximación a los comerciantes intermedios», *Revista del Instituto Riva-Agüero*, 3, 2, pp. 203-242.

Sachs, J. (2021): *Las edades de la globalización: geografía, tecnología e instituciones*. Bogotá, Ariel.

Sánchez, M. (2020): «El intermedio y sus tiempos. Formas de circulación e impacto local de la invasión de México en el Pacífico Sur. Perú, Bolivia y Chile», *Sur y Tiempo: Revista de Historia de América*, 1, 1, pp. 47-72.

Sánchez, M. (2021): «Le républicanisme sud-pacifique à l'aune des recompositions impériales.

Pérou, Bolivie, Chili. Années 1860», *Nuevo Mundo Mundos Nuevos* [En ligne], Extraits de thèses, DOI : <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.83681>

Sánchez, M. (2022): «Hombres para defender la República contra la agresión extranjera. Voluntarios, enganchados y levados en la guerra hispano-peruana (1864-1865)», *IdeAs* [En ligne], 20 | 2022, DOI : <https://doi.org/10.4000/ideas.13375>

Thomson, I.; Angerstein, D. (1997): *Historia del ferrocarril en Chile*. Santiago, DIBAM.

Vargas, S. (2014): «Por el Pacífico o por el Atlántico. (Apuntes para la historia fronteriza Bolivia-Brasil en el siglo XIX)», *Revista Transporte y Territorio*, 10, pp. 145-157.

Vincent, J. (2015): «Grande propriété foncière et littoralisation des sociétés en France, 1750-1970», *Le Mouvement Social*, 250, pp. 65-79.

Wrigley, E. (2013): *Energy and the English Industrial Revolution*. Cambridge, University Press.