

DONDE EL CÓNDOR DE LOS ANDES APENAS SE POSA TÍMIDO.¹ EL PUERTO DE COBIJA Y EL LITORAL DE ATACAMA EN EL INFORME DEL CORONEL QUINTÍN QUEVEDO, JULIO DE 1867

Milton Godoy O.²

❖ INTRODUCCIÓN

Resumen

Se analiza el *Memorándum* inédito depositado en el Archivo Nacional de Bolivia (Sucre), enviado por el coronel Quevedo a la presidencia boliviana en 1867, informando acerca de la situación de la costa y puerto de Cobija en el período en que fue la máxima autoridad del Distrito Litoral. En el documento se observa la precariedad de la ocupación de la costa, careciendo de agentes del Estado con sólida representación y escasa conectividad para comunicarse con la capital provincial y nacional en el altiplano. Es un conjunto de elementos que contradicen una presencia clara del Estado boliviano y el consecuente proceso de territorialización necesario para la consolidación del Estado nacional en la costa.

Palabras claves: Cobija - coronel Quevedo - Bolivia - territorialización.

Abstract

The article analyzes an unpublished *Memorandum* deposited in the National Archives of Bolivia (Sucre). This document was sent by Colonel Quevedo, at this time the highest ranking official in the coastal district, to the Bolivian president in 1867. The *Memorandum* reports the *status* of the port of Cobija and in it is possible to observe the precarious occupation of the coast. There is a lack of representation by State officials and poor connectivity with the national capital in the highlands. These elements reveal a lack of Bolivian State presence and the need for a subsequent process of territorialization of the coastal zone by the nation-State.

Key words: Cobija - Bolivia - Colonel Quevedo - territorialization.

Recibido: junio 2012. Aceptado: abril 2013.

Atacama representó por siglos en el imaginario de viajeros, cronistas y naturalistas una denominación evocadora de carencias, aridez y extremos climáticos. Quienes emprendieron la travesía del llamado “despoblado” enfrentaron condiciones adversas, que condujeron a la muerte a no pocos osados que erraron la ruta o intentaron la travesía, carentes de vituallas. En tanto, las características que presentaban sus 560 km de costa se limitaban a la ocupación del puerto de Cobija formada –según Frezier, quien recorrió la zona hacia 1712– por unas 50 “habitaciones de indios” fabricadas con cuero de lobos marinos, donde vivían expuestos al suelo estéril y limitado acceso al agua, un conjunto que, según el viajero, lo convertía en un puerto que “carece de todo” (Frezier 1902: 142).

El antiguo Cobija fue también descrito por Alcedo en su *Diccionario Geográfico* a fines del s. XVIII y sus condiciones no habían variado en lo sustancial, manteniéndose como un poblado precario, habitado por pescadores de congrios que comerciaban con el interior y la sierra como productos salados o “charquecillos” (Alcedo 1786: 597). Más específica fue la referencia a la realidad del puerto de Magdalena de Cobija hecha en 1791 por Cañete y Domínguez, asesor de la Intendencia de Potosí, quien analizó su emplazamiento, aportes y limitaciones, formándose al respecto un juicio categórico:

¹ *Memorándum que eleva a Su Excelencia el Capitán General don Mariano Melgarejo el Coronel Quintín Quevedo*. Lamar, julio 3 de 1867, Archivo Nacional de Bolivia, Sucre (en adelante ANBS), Carpetas legación de Bolivia en Chile s/f.

² Doctor en Historia, Investigador asociado en el Instituto de Estudios Internacionales (INTE) de la Universidad Arturo Prat, Iquique. Docente Universidad Academia de Humanismo Cristiano. Email: mgodoyorellana@academia.cl, milgodoy@uchile.cl.

“[...] *querer fomentar un sitio privado de todas estas conveniencias juntas, para habitación de hombres, es pretender o matarlo de miseria o pensionar perpetuamente al Rey para que costee la subsistencia. Luego, Cobija no es capaz de fomento, por todas las circunstancias expresadas*” (1952 [1791]: 270).

Esta percepción persistió hacia el inicio de la década del 30, cuando d'Orbigny (1945: 945) describió el poblado compuesto por algunas casas “de pobre apariencia”.

Contrariamente a tan negativos informes y percepciones –desde su habilitación en 1825 por orden de Bolívar–, el puerto de Cobija fue considerado primordial por los gobiernos bolivianos, concretándose tanto en las políticas de habilitación del puerto, como en las normativas de imposiciones fiscales tendientes a reforzar el comercio y la circulación hacia el interior del país. El hecho de establecer la capital del Departamento Litoral en este puerto debe ser interpretado como una muestra más de dicho interés (Sanhueza y Gundermann 2007: 114). No obstante, como señalaron Cajías y Cavieres (2007: 83), Bolivia tuvo una posesión “real de Atacama; pero era una posesión frágil” producto de los errores gubernamentales, la anarquía interna y factores naturales o humanos. En un estudio previo, uno de estos autores señaló *in extenso* los motivos que provocaron su pérdida –mediante la guerra y posterior ocupación militar–, entre los que consideró temas políticos, económicos y sociales (Cajías 2002).

En el período inicial del movimiento comercial del puerto de Lamar, su actividad principal giró en torno a las exportaciones de minerales bolivianos e importación de mercaderías procedentes del extranjero (Cajías 2002), viéndose particularmente beneficiado por la situación política internacional de Argentina, al resultar como alternativa para los comerciantes de Salta y Jujuy, quienes enfrentaban en 1826-1827 el bloqueo francés al puerto de Buenos Aires (Conti 2007). Este fortalecimiento de Lamar se vio interrumpido por el conflicto boliviano-peruano que se tradujo en el bloqueo de 1831 y su destrucción en septiembre de 1835, a manos de las tropas peruanas bajo el mando de Salaverry, quien en el contexto de la guerra contra el gobierno de Santa Cruz desembarcó una fuerza invasora que arrasó con dicho puerto (Albarracín 2002). No obstante, después de este conflicto, la relación con el Noroeste Argentino se consolidó al establecerse en el puerto, sucursales de las casas comer-

ciales salteñas, cuya presencia persistió con diferentes intensidades hasta el inicio de la época de decadencia de Cobija a mediados del s. XIX (Conti 2007).

La importancia que el puerto había adquirido se acrecentó en 1836 con el impulso gubernamental de Santa Cruz, quien dictó un reglamento de comercio que, entre otras medidas, declaraba como depósitos a los puertos El Callao, Paita y Arica, nominando a Cobija como puerto franco (Benavides 1974), e impactó negativamente en el comercio chileno, al obligar a parte de los comerciantes ingleses instalados en Valparaíso a derivar allí sus embarcaciones. Ese mismo año, el observador belga Bosh-Spencer resumió las características que presentaba el puerto, pareciéndole que pronto tendría un crecimiento rápido y significativo que dañaría la comercialización que se hacía desde Tacna y Arica al mercado boliviano. Dicho observador destacó que hubo un importante aumento de la población en poco tiempo, construyéndose casas, tiendas, “y todo apuntaba a una ciudad en crecimiento, pero pronto se hizo evidente que la naturaleza puso obstáculos insuperables para la prosperidad de este puerto nuevo” (Bosh-Spencer 1836), refiriéndose a la cordillera de los Andes y al extenso desierto, verdaderos obstáculos geográficos que históricamente separaron a Cobija de las villas del interior.

Mayoritariamente, la historiografía resume una comunicación lenta, excesivamente difícil y muy onerosa. Caracterizado por su lejanía de los centros administrativos, debido a que cualquier comunicación implicaba una larga travesía que duraba alrededor de 40 días desde La Paz, más de 40 de Cochabamba, y alrededor de 30 saliendo de Potosí. Según Atanasio –comisionado gubernamental en 1830 para recorrer desde La Paz al puerto– se enfrentaba una dificultosa última jornada que desde Chacance al puerto de Cobija demandaba un camino de 25 leguas por una explanada yerma, carente de leñas, pastizales y agua (Hernández 1975 [1830]: 385).

Hacia 1853, el influyente *The Illustrated London News* incluía a Cobija entre los puertos destacados en el sector meridional de Sudamérica, indicándolo como único puerto entre Arica y Valparaíso. De manera casi sincrónica, *El Mercurio de Valparaíso* refería la competencia que para Cobija, como puerto exento de impuestos, significaría el puerto de Caldera y su recién inaugurado ferrocarril a Copiapó, que permitiría conducir las mercaderías

destinadas a Salta y Jujuy para continuar después por los pasos cordilleranos, evitando con ello el esfuerzo que significaba el desierto que, según el cronista, obligaba:

“[...] como las caravanas de la Arabia a llevar competente provisión de víveres para sí, y alimento necesario para sus cabalgaduras [...] Argentina, irá a buscar por Copiapó su vía natural por el ahorro que esta vía le proporciona en grandes costos de conducción y acarreo por los arenales de Cobija”. *The Illustrated London News*, 13 de agosto de 1863, p. 116.

La persistencia de los problemas anteriormente discutidos fueron corroborados en 1861 por el político y diplomático boliviano Reyes en un informe dirigido al Presidente de la República dando cuenta de la adversidad geográfica para las comunicaciones, haciendo hincapié en que:

“[...] el desierto que nos separa de Cobija me ha arrancado otra vez un grito de desesperación. Lo he creído, sino el origen de nuestras desgracias, la causa más eficiente de ellas. [...] Un desierto de 200 leguas será siempre un desierto, aun cuando este sembrado de estrellas” (Reyes 1861: 7).

Desde el establecimiento del puerto de Lamar el tema de la conectividad con el Estado fue altamente gravitante, proponiéndose una serie de soluciones a la escasa comunicación que se inició con el uso de carretas hacia mediados de 1840, siguiendo dos décadas después con la proposición por parte del gobierno boliviano con la construcción de un camino que uniera a Cobija con el altiplano, contexto en que se proyectó la utilización de los denominados “caballos de vapor”, idea que acabó en su enunciación.

En 1862, el camino era una ruta caravanera que por siglos había unido ambos puntos y que destacó el mapa topográfico del altiplano boliviano publicado en Londres por Reck (1862) –levantado para complementar los estudios de un ferrocarril del altiplano al océano Pacífico– donde detalla los caminos y senderos que comunicaban los poblados altiplánicos, incluyéndose entre ellos la ruta Sucre-Potosí a Cobija. Después de este año las propuestas de caminos entre ambos puntos continuaron en 1863 con Muñoz Cabrera, persistiendo al inicio de la década del 70 con el proyecto del comerciante Aguirre Zavala –quien en 1871 decía llevar 26 años insistiendo en el tema– para

unir Cobija con Alto Tames (González 2008), el cual permitiría conducir a Calama o a Caracoles, comisionando para el efecto al ingeniero Stuken, quien trazó el camino desde la costa a la altura de Tames con una gradiente de 3%. La importancia del tema hizo que en 1867 Quintín Quevedo insistiera en la necesidad del camino, comprendiendo que sin éste se ponía en peligro la posesión del litoral (Figura 1).

Un claro referente de las distancias y esfuerzos que demandaban las comunicaciones con el interior está dado por el informe que presentó el cónsul Ladislao Cabrera a la *Foreign Office* en Londres, comunicando las vicisitudes del nuevo servicio postal semanal de 1864, que requería más de 40 días de viaje desde Cobija a Cochabamba, transportando el correo en mulas alrededor de 216 km hasta Calama, y caminar desde allí 150 km, mediante el sistema de *chasquis* o postas, para llegar a Potosí y continuar a pie los restantes 560 km hasta Cochabamba (Fernández 2007).

❖ EL AUTOR DEL MEMORÁNDUM

Quintín Quevedo Ferrari y García, había nacido en Caminiaga, en las cercanías de Córdoba en octubre de 1823, hasta donde se había trasladado su padre huyendo de las tropas españolas, para retornar a Bolivia después del triunfo de Ayacucho, en diciembre de 1824. Su infancia la vivió entre La Paz y Cochabamba, trasladándose a Chile a los 13 años para estudiar en el Instituto Nacional de Santiago, regresando en 1841 a Bolivia e ingresar al ejército un año después como teniente segundo (Velarde 1868). Desde este momento, Quevedo tuvo una importante participación en la escena intelectual y política de su país y, como escribió un contemporáneo en 1875, fue “parte activa en todas las revueltas intestinas de Bolivia” (Cortés 1875), hasta que tuvo una importante actuación en el gobierno del general Melgarejo (1864-1871), donde participó en diversas comisiones de gran magnitud en la política internacional boliviana, en un momento en que los problemas fronterizos de su país no se resumían en los asuntos de límites con Chile.

En virtud de su cercanía con el presidente Melgarejo, fue nombrado en mayo de 1866, prefecto del Distrito Litoral, con emplazamiento en Cobija, abandonando el puerto el

³ *The Illustrated London News*, 13 de agosto de 1863, p. 116.

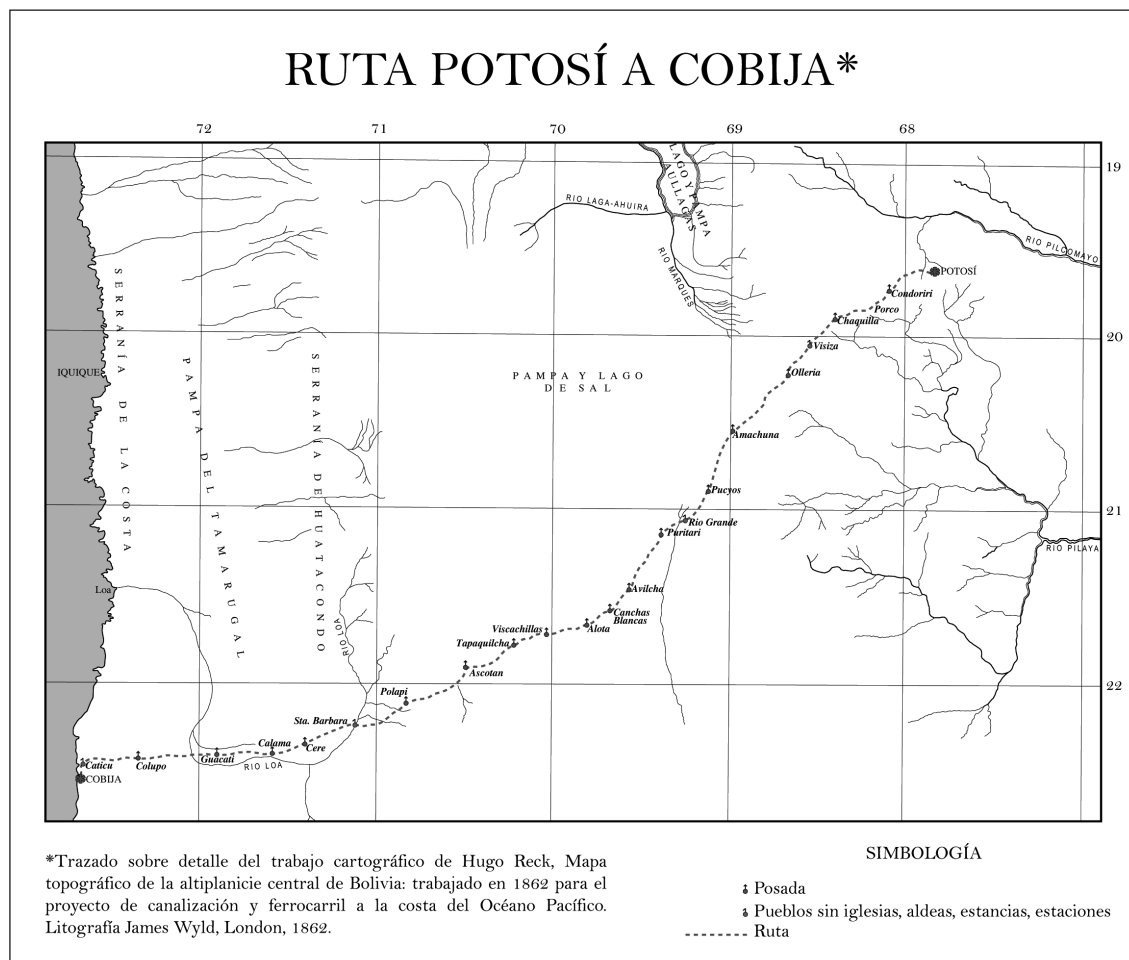


Figura 1. Camino de Potosí a Cobija.

7 de julio de 1867, cuatro días después de terminado su *Memorándum*. En esa ocasión, embarcó con dirección a la corte de Río de Janeiro, como representante diplomático y ministro plenipotenciario de Bolivia en Brasil y las Repúblicas del Plata (Velarde 1868), previo paso a Lima, donde recibió nuevas órdenes para dirigirse a México a congratular al triunfante Juárez e interceder por la vida de Maximiliano, quien paradójicamente había sido fusilado en Querétaro un mes antes, el 19 de junio (Velarde 1868: 49).

Es posible inferir su participación en las discusiones acerca de la cuestión del Acre que enfrentaban Brasil y Bolivia dado que, se indicaba, fue enviado a la corte brasileña, razón por la que cabe suponer su participación en las ne-

gociaciones finales del tratado del 27 de marzo de 1867⁴, que se efectuaron en septiembre de ese año estableciendo la soberanía formal de Bolivia entre la confluencia del Mamoré y el Beni, cediendo soberanía sobre el río Madera, una región ampliamente conocida por Quevedo, puesto que había vivido allí hasta 1861 un período de destierro político, publicando varios opúsculos que destacaban la importancia de la región (Quevedo 1861a, 1861b).

Más tarde, en el contexto de los problemas limítrofes con Argentina participó como representante de su país en el tratado de 1868, que aseguró la permanencia de Ta-

⁴ Ver *Tratado de amistad, límites, navegación, comercio y extradición, celebrado entre la República de Bolivia y el Imperio del Brasil en 1867*.

rija bajo jurisdicción boliviana. Un año después estaba enfrascado en las discusiones acerca de la cuestión del Chaco y le correspondió firmar el protocolo de 1869 que dejaba el asunto pendiente (García 2007).

Su regreso al Distrito Litoral no se produjo hasta agosto de 1872, cuando irrumpió en Antofagasta en un infructuoso intento militar de controlar la región para deponer al general Morales, Presidente de Bolivia. La toma del puerto de Antofagasta y las acciones posteriores provocaron un asunto diplomático que implicó una acusación al eventual apoyo chileno en su fallido intento (Villalobos 2002; Pereira 2010).

↪ COBIJA Y EL LITORAL EN EL TEXTO DE QUEVEDO

El informe constituye el ejercicio final que acostumbraban a hacer los prefectos y gobernadores de la época al término de su mandato, en una suerte de memoria de los hechos acontecidos en el período, incluyendo los avances y problemas que identificaban. Entonces, ¿cuál es el diagnóstico que realiza Quevedo en su informe? Para los intereses bolivianos en el litoral, éste fue poco halagüeño, dado que el resumen de su permanencia entre mayo de 1866 y julio de 1867 a cargo del Departamento Litoral devela una precariedad profunda en temas de administración y presencia del Estado boliviano en la zona bajo su jurisdicción.

Un aspecto que destaca el texto, era la carencia de caminos de calidad para una fluida comunicación con el interior, una realidad que desbordaba la región estudiada y constituía un problema nacional. En efecto, el “camino de postas” que unía Cobija con Potosí, estaba al mismo nivel que los caminos centrales de la red vial que Bolivia tenía en la época. Este “camino de postas” no era diferente al que unía Potosí con Sucre, ni La Paz con Oruro, o a éste con Potosí. Por lo tanto, responde al estado general del país, que en este caso probablemente se ve acrecentado por las características del desierto y el flujo que se producía hacia la costa.

Podemos afirmar que la realidad vial boliviana no difería en lo sustancial de otras naciones de Latinoamérica que intentaban configurar sus Estados nacionales decimonónicos, especialmente en zonas periféricas a Esta-

dos centralizados de lenta construcción, donde existían intereses regionales y/o la presencia estatal era escasa (Ortega 2005; Barclay 2010; Justiniano 2010). En este aspecto, el s. XIX fue escenario temporal de los intentos de integración territorial de regiones marginales que estaban expuestas a la disputa entre dos o más Estados, generando zonas de conflicto tales como el desierto de Atacama, Patagonia o Amazonía (Sanhueza y Gundermann 2007; Esvertit 2008; Garay 2008; Bohoslavsky 2009). En ambos casos, los problemas de construcción del Estado nacional se asocian a las carencias de recursos humanos, políticos y materiales de unos Estados ineficientes en sus márgenes (Bohoslavsky y Godoy 2010). Dicho en palabras de Garavaglia, se carecía en estas regiones de “un entramado de relaciones sociales de dominación” (2007: 229) que caracteriza al Estado moderno en Latinoamérica.

Como muchas regiones latinoamericanas, Atacama durante el s. XIX profundizó su inserción en el sistema capitalista periférico —una realidad que ya se había verificado en el llamado Norte Chico chileno (Godoy 2009)— de la mano del ciclo del guano y cupro-argentífero, donde los yacimientos de guano en la costa y los minerales de cobre en la cordillera de la Costa, y de plata, como Caracoles, descubierto en 1870, y Cachinal de La Sierra, en 1880, fueron el aliciente para el traslado de trabajadores a estas explotaciones mineras, en una región que desde inicios del s. XIX estuvo ligada a la minería y al arrieraje intensificado con activos circuitos de acuerdo a estas explotaciones (Gundermann 2002: 7).

De hecho, este móvil económico fue el principal motivo para que la región de Atacama boliviana recibiera la presión de la presencia chilena, la que a todas luces se percibía como amenazante para los intereses bolivianos, los que aun considerando la creación del Distrito Litoral, en enero de 1867, carecía de las principales agencias del Estado y sus representantes. A la sazón, Cobija era el único poblado costero con un importante alcance numérico de población, la que en 1867 alcanzaba en todo el Distrito a no más de 15 mil habitantes.

A escasos años de la fundación del puerto de Lamar la población estaba compuesta por 483 habitantes, de los cuales un 21.3% eran chilenos, situación que en el Distrito Litoral boliviano tendió a acrecentarse a mediados

de siglo, cuando un informe del cónsul chileno de 1858 establecía que la mayoría de la población provenía de su país, en tanto “casi todos los obreros empleados allí han sido llevados de esa república” (Pinto 1997: 227). En las décadas posteriores la presencia chilena aumentó de manera notable en el litoral boliviano, especialmente en Antofagasta, donde en 1875 dicha presencia alcanzó el 84% de la población (Rojas 1883).

El análisis de Quevedo es aún más categórico en las líneas posteriores, en tanto realiza una severa crítica acerca de la realidad costera, fruto de la experiencia de haber sido la principal autoridad administrativa de la región. Alejada de las confrontaciones políticas del centro, Cobija era para él la tierra de la especulación industrial que se formó de “modo artificial y por la sola voluntad de los hombres”, sustentada en los beneficios que le procuraba el comercio interior del sur de la república, estimulado por las franquicias aduaneras y los descubrimientos de yacimientos de cobre y guano, que en conjunto daban existencia al poblado. Hacia 1867, Cobija a juicio de su máxima autoridad política:

“[...] ha vegetado siempre muy distante de vincularse con la nación, sin embargo de diversas disposiciones protectoras que han llamado la población con exenciones y recompensas. Si los descubrimientos de minas de cobre y guanos no se hubieran verificado, Cobija, en un triste y estéril raquitismo, apenas había subsistido como aislada caleta de desembarque para el interior. Así, el único puerto boliviano nunca habría pasado de una agonizante vitalidad, difícil y pesada para los mercados mismos que sirve”.⁵

Más preocupante para los intereses bolivianos fue que el *Memorándum* establecía con claridad el nivel de injerencia e impacto que tenían los capitales y trabajadores chilenos en la localidad, que sumado a la lejanía de los centros administrativos más importantes de Bolivia le asignaba cierta autonomía e independencia, exponiéndola —a ojos de Quevedo— a la influencia del país del sur, destacando que la región se veía empapada “no solo de las costumbres de Chile, que le suministra su gente, sino en las preocupaciones y las influencias de ese país”, asunto que aparte de provocarle problemas de gobernabilidad, le ha-

cían temer por el porvenir con respecto a los límites “tan susceptibles y falsos”. Obviamente, Quevedo aludía a la inestabilidad que éstos presentaban desde 1842, cuando Chile determinó unilateralmente la frontera en el paralelo 25° Lat. S. y se fijó finalmente en 24°, considerando la distribución equitativa de las utilidades de aduana en una zona compartida, iniciada en el paralelo 23°, aproximadamente a 60 km al sur de Cobija, hasta el paralelo 25° Lat. S. Así, en el contexto de la crisis de los 70 el avance de chilenos hacia el norte se hizo más intenso, materializándose en inversiones en las regiones salitreras de Antofagasta y Tarapacá (Ortega 1984).

Esta arremetida chilena desde el sur del territorio boliviano de Atacama era tanto más peligrosa en la medida que hasta la primera mitad del s. XIX, Atacama fue para Bolivia un territorio marcado por la imposibilidad efectiva de posesión y control sobre la escasa población residente. Esto hacía que de alguna manera se considerara un espacio perdido. Como afirmaron Cavieres y Cajías, Atacama boliviana fue en esa época “un territorio conocido, pero no descubierto; un espacio perdido, sin valor económico, una carga más que un espacio favorable para visualizar un futuro; en resumen un territorio posesionado, pero no apreciado” (2008: 130). No obstante, la preocupación por estos temas estaba instalada en la discusión política boliviana desde los 40, cuando empresarios mineros, habilitadores y trabajadores chilenos iniciarán un proceso de expansión hacia el norte, ampliando su radio de acción desde Copiapó, considerado en la época, según Vicuña Mackenna, el “último asiento septentrional de la civilización chilena” (1978 [1882]: 209).

Así, desde mediados del siglo, este espacio geográfico comenzó a ser intensamente surcado por expediciones con móviles económicos, políticos y científicos, trasladándose unos y otros, en intereses que buscaban tanto reconocer el territorio como describir sus riquezas minerales. Como en otras regiones, irrumpen los “ojos estatales” que buscaban taxonomizar la realidad circundante, plasmándola en mapas y publicaciones divulgativas que fungían como verdaderos instrumentos de colonización impresa (*sensu* Anderson 2007).

La necesidad del mapa en la configuración espacial de los Estados nacionales en construcción fue indubitable en el escenario decimonónico. Chile había comisiona-

⁵ *Memorándum...*, s/f. En adelante todas las citas han sido tomadas del mismo documento, y no se indica su número de foja debido a que el documento original carece de ellos.

do a Gay para que cumpliera esa tarea, entregando su obra en 1836 (Gay 2010 [1854]). Bolivia en este tema no estuvo a la saga, pues el Estado comisionó al teniente coronel Ondarza, al comandante Mujía y al mayor Camacho, para que entre 1842 y 1859 levantaran y organizaran el *Mapa de la República de Bolivia* (Ondarza 1859), que mostraba una compleja red de vías fluvio-terrestres muy antiguas y fue distribuido en todas las escuelas de la república (Avilés 2010). Hacia el norte, Perú había realizado una tarea similar, publicando en 1865 el *Mapa mineralógico del Perú* realizado por Paz Soldán (1865), quien además, bosquejó la primera “geografía nacional” (Contreras y Cueto 1999: 99).

En este contexto, resultan comprensibles las dudas y aprehensiones de la diplomacia boliviana al preguntarse el motivo del viaje del prestigioso científico Philippi, quien comisionado por el gobierno chileno recorrió entre 1853 y 1854 el desierto de Atacama, y penetró en territorio boliviano, causando la consecuente preocupación de los representantes diplomáticos de este gobierno en Santiago, como en el país mismo y, puntualmente, en Cobija. Al respecto el representante de Bolivia en Chile escribió al ministro de Relaciones Exteriores comentando que:

“Es difícil conocer el verdadero objeto del Gobierno Chileno para la mencionada exploración, pues por los documentos sometidos al dominio de la publicidad, solo aparece un designio científico.

*Empero, si los antecedentes pueden fijar un punto de partida para calcular sobre el que se haya tenido en mira, no aparecen exagerados los recelos de la Prefectura de Cobija. Y esto es tanto más atendible, si se recuerda que el Señor Tamayo, Prefecto del Distrito Litoral, estuvo en contacto con los individuos de la comisión exploradora, en San Pedro de Atacama, circunstancia que le ofreció la oportunidad de penetrar su verdadero objeto, o de procurarse al menos los datos necesarios para calcularlo”.*⁶

Es importante insistir en la preocupación boliviana acerca del “verdadero objeto”, en el decir del diplomático, que movía al gobierno chileno al enviar a Philippi en una expedición que rebasaba la frontera establecida a la fecha de su viaje (Dym 2010). Pues, mediante la triangulación,

la guerra o el tratado “avanzó la alineación del mapa y el poder” (Anderson 2007: 242).

A todo lo anterior hay que agregar que la exploración de tierras ignotas era el antecedente necesario para iniciar los procesos de demanda e incorporación territorial. Este tema se percibe en un documento elaborado en 1856 por Moreno acerca de la provincia de Atacama donde respondió a las indicaciones presentadas por el diputado territorial de esa región, estableciendo algunos puntos que rebatían a esta autoridad y que permiten comprender la situación a mediados de siglo. En la época persiste la acusación de que Cobija era la puerta del comercio clandestino de oro y plata, situación que aunque negada, permite visualizar la falta de control sobre el espacio, máxime si se carecía de una fuerza de policía que controlara el contrabando y las revueltas de los mineros, pareciéndole imposible poder cubrir las 200 leguas existentes entre Tocopilla y Antofagasta con una tropa de 15 hombres, como la que se proponía. Moreno reconocía la carencia de trabajadores bolivianos, teniendo que contratar peones extranjeros, a su juicio “casi enteramente compuesto por gente chilena” (1997: 546), a quienes se consideraba aptos para el trabajo, a excepción de cuando se emborrachaban, haciéndose temibles.

Para lograr este objetivo en Cobija y neutralizar las influencias de Chile, Quevedo proyectó, primero, la colonización mediante el envío de soldados con sus familias por períodos anuales, gratificándoles posteriormente para que se establecieran en el lugar. Segundo, propuso la contrata de trabajadores bolivianos en Iquique y Tacna, donde frecuentemente acudían en búsqueda de trabajo, huyendo del servicio militar forzado, el que definitivamente se debía prohibir en el litoral para aumentar el interés en dirigirse a ese punto. Tercero, se debía ciudadanizar a los extranjeros, sólo previa inscripción en el registro civil y sin condición alguna, proponiendo además que los nacionalizados recibieran la donación gratuita de terrenos para establecerse en la población y un terreno de labor en el Loa.

El complemento de la nacionalización del litoral que la autoridad visualizaba era la descentralización de la justicia civil y penal, permitiendo aumentar la toma de decisiones en Cobija, disminuyendo la dependencia que se tenía de la Corte de Potosí, agilizando los juicios que se

⁶ Al Señor Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Bolivia, Legación de Bolivia en Chile, Santiago, 12 de julio de 1854. ANBS, s/f, carpetas legación boliviana en Chile.

entorpecían y extendían debido a la topografía del país, lo despoblado del territorio y los altos costos de las vías de comunicación. En este contexto, incumplimientos tales como la irregularidad en el pago de los sueldos de funcionarios del Estado acrecentaban los problemas económicos debido a las condiciones de escasez y carestía de víveres, donde se debía comprar hasta el agua.

Al dejar su cargo, Quevedo dejó entrever los problemas administrativos de quienes eran los representantes del poder central en la región y que —a su juicio— carecían de autonomía en la toma de decisiones, las que debían supeditarse a la espera de las instrucciones del interior. Para revertir esta situación, Quevedo proponía que los prefectos de este lugar debían contar con una corporación asesora que funcionara como organismo colegiado y ampliara sus facultades para tomar decisiones.

En términos de infraestructura, la necesidad de una carretera a Potosí era imperiosa, porque “poner a Cobija en comunicación con el interior, es habilitar los capitales del sur de Bolivia ante el contacto del mundo y asegurar para toda la República la presencia mercantil”. Similar preocupación le demandó la carencia de custodia en el litoral, solicitando un “vaporcito pequeño” que hiciera el servicio de guardacostas, la necesidad de establecer un periódico, una escuela mercantil que solo se podía lograr en el extranjero.

En síntesis, el informe elevado por Quevedo es crítico, aunque en un apéndice final indica los avances del poblado, centrando su mirada en las carencias políticas y militares del Estado boliviano. Sin embargo un análisis de sus aportes en el corto período en que ejerció como autoridad regional, permite argüir las carencias que el autor del *Memorándum* destaca.

Su primer paso fue equilibrar la situación financiera, que estaba en “un lamentable atraso y con más \$ 100.000 de pasivo”. En términos de obras públicas orientó sus esfuerzos a la obra de un pozo artesiano que implicó un gasto de más de 12 mil pesos y que financió con acciones del vecindario de Cobija, que se beneficiaría con más de mil galones de agua útil y potable; refaccionó el cuartel local y el muelle; amobló la prefectura, reparó el alumbrado público aumentando seis faroles sobre los que antes existían, vistió con un uniforme de parada y dos de cuartel a

la guarnición del Departamento; compró un bote para la capitania de puerto por un valor de 120 pesos; levantó el mausoleo del coronel Urdininea en el Panteón de Cobija; allanó dos calles públicas antes obstruidas; construyó una escuela de niñas; contrató los trabajos de la “casa pretorial” y el patio de la aduana nacional. En Mejillones trazó el sitio de la nueva población, rematando terrenos por un valor de más de 6 mil pesos y reservando las mejores localidades para la plaza, el culto y los edificios fiscales; y, finalmente, logró en 1866 créditos por más de 420.000 pesos gracias al contrato de guanos con López Gama y el barón Arnous de Rivière.

↻ LOS ALCANCES DEL MEMORÁNDUM

En primer lugar, el documento es muy importante debido al escaso conocimiento que existe en la actualidad acerca del período de gobierno boliviano en Atacama, hecho que a juicio de algunos autores ha conducido a pensar “desterritorializadamente lo atacameño en favor de lo chileno” (Barros, A. 2008: 134). Precisamente, el documento en cuestión es un aporte para la ampliación de dicho conocimiento.

En esta misma dirección, la importancia del informe redactado por este alto funcionario del Estado boliviano — con una gran experiencia política en estos temas— radica en las opiniones que se formó de la realidad de Atacama, las que, esencialmente, estaban relacionadas con el ejercicio de la soberanía en la región.

El problema calaba tan hondo en la realidad cotidiana del principal poblado del litoral que su máxima autoridad, con una clara visión de futuro, demandaba al gobierno central la necesidad de “nacionalizar a Cobija procurándole gérmenes bolivianos”, para aumentar la vinculación con el centro y consolidar la seguridad futura de su posesión. En palabras de Quevedo, “tal operación tiene que ser la base que vincule al Departamento con la madre patria, no solo para la conveniencia sino también para la seguridad futura de su estado de ser territorial”.

Los peligros que la citada autoridad intuía se acentuaban dado que una vez finalizado el proceso de independencia e iniciada la construcción de los Estados nacionales emergió con fuerza el principio jurídico del *uti possidetis*,

que es defendido por autores de ambas nacionalidades hasta la actualidad (Soto 2009). En este sentido, la soberanía de la región disputada se intentó probar con títulos coloniales, tales como reales cédulas y reales órdenes, las que en la perspectiva legalista de Villalobos serían de importancia principal, dejando las crónicas, mapas, descripciones y relatos como “antecedentes de segundo orden” (2008: 133), con la clara intención de invalidar los derechos bolivianos sobre el territorio, asunto que ha sido cuestionado y discutido de manera importante (Barrros, J. M. 2009, 2011).

En otro sentido, las investigaciones de S. González (2009), desarrollan una línea de análisis que tiene como fin el desarrollo de las ideas de Bowman (1924), cuya mirada externa permite afirmar que el método basado en la cita de documentación colonial “se invalida en terreno común por su absoluta inconsistencia”, en tanto unos y otros pueden invocar este tipo de documentos o autoridades, un tema abiertamente discutido en la prensa chilena del periodo.⁷ S. González (2009) presenta argumentos de autoridades que discuten títulos coloniales probatorios de la jurisdicción colonial de los países que se disputaban este territorio (Bolivia Argentina, Perú y Chile), para sustentar el principio jurídico discutido, aunque tampoco logra establecer acuerdos, puesto que el mismo tratado de 1866 superó aquellos límites.

Entonces, si volvemos a la lectura de Quevedo es posible percatarse que, en rigor, Bolivia poseía el puerto de Cobija con una autoridad civil que contaba con una escasa dotación militar, carente de medios para resguardar el litoral, y con una alta presencia de mano de obra extranjera. En este contexto, resulta pertinente agregar la idea planteada por J. A. González, quien incluye el factor demográfico y comprende al minero chileno “como *pioneer* del despoblado” (2005: 338), emergiendo como ocupante de hecho del territorio. Como corolario, surge la metáfora de Quevedo, acerca del altiplano como espacio primordial de desarrollo estatal, dando la espalda al litoral de Atacama.

Para los comerciantes del puerto de Cobija, “conservado con los sacrificios del gobierno boliviano y los esfuerzos de los habitantes de esta costa ingrata” (Aguirrezabala

1871: 15) el descubrimiento al inicio de los setenta del mineral de Caracoles fue una presencia negativa, al no contribuir a su consolidación y sí impactó en su decaimiento, en tanto no pudo convertirse en el puerto de entrada y salida de los productos que esta explotación minera demandó, una disputa que, según Rojas (1883), además de Cobija implicó a Tocopilla, que subsistía gracias a unas minas en sus alrededores; Mejillones con las guaneras y minas de cobre cercanas; y Antofagasta, que aparecía como el puerto principal para el comercio.⁸ El motivo principal fue la morfología del terreno y la calidad de los caminos que resultaba, en el decir de los pobladores, en que “la serranía costera ha espantado a todos los empresarios de Caracoles”, beneficiando a la naciente Chimba o Antofagasta. En efecto, como destacó Harding, la cordillera de la costa impedía la comunicación, elevándose en algunos lugares en menos de 1 km lineal a más de 1000 m de altitud, “de manera tan abrupta como para no permitir el paso a lo largo de la costa” (1877: 250).

La situación en los años posteriores a la permanencia de Quevedo en Cobija no fue mejor. El 13 de agosto de 1868 un terremoto y el posterior tsunami que afectó desde la costa sur de Perú hasta Cobija hizo estragos en la población, y la reconstrucción se vio retardada por la propagación de una peste de fiebre amarilla que según Bermúdez (1966: 64) causó la muerte de parte de la población e hizo huir a quienes salvaron su vida, aunque no significó una migración masiva y el abandono total del poblado para asentarse en Antofagasta.

Aun considerando todos estos impactos sobre el poblado, este persistió en su emplazamiento y pareció recuperarse al inicio de la década de los 70. Esta afirmación se desprende de los comentarios vertidos por Bresson, quien visitó la zona en 1875, destacando que Cobija le parecía “relativamente elegante y mucho más limpia que los pueblos pequeños de la costa peruana” (1886: 283), plasmando su experiencia en uno de los escasos grabados que existe del lugar, el que muestra un incipiente paisaje urbano, denotando una situación de estabilidad enfrentada hasta la década de los 70 por el centro poblado más importante del litoral boliviano (Bermúdez 1966: 18).

⁷ *El Ferrocarril*. Santiago, 3 de noviembre de 1857.

⁸ *El Caracolino*. Antofagasta, 3 de junio de 1876.

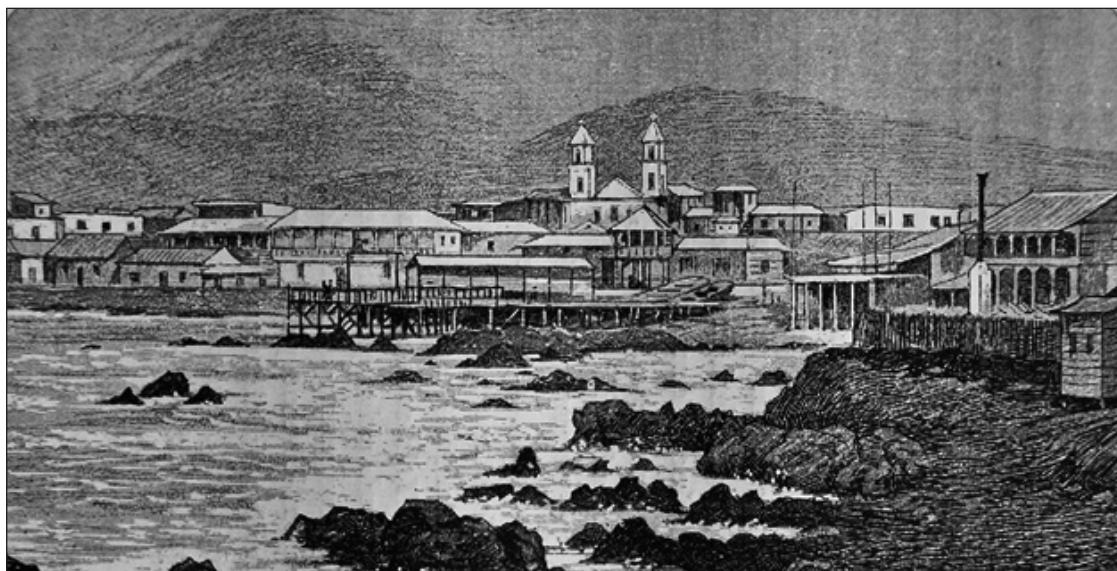


Figura 2. Vista de Cobija en 1875 (Bresson 1886).



Figura 3. Vista del ingreso a Cobija. Fotografía del autor, 2012.

No obstante, el destino de Cobija –como afirmaron los testigos– pareció sellarse la noche del 9 de mayo de 1877 cuando un terremoto y el consecuente maremoto arrasaron el poblado. Un vecino del puerto narró a Señoret,

teniente de la marina de Chile, el impacto de una subida de mar de alrededor de 12 m, que irrumpió sobrepasando los malecones, destruyendo el muelle, las paredes, tapias y todo lo que estuvo a su alcance, provocando daños calcula-

dos en más de 600 pesos. Según el citado testigo, después de unos minutos “ya no existían ni la plaza, ni la calle del comercio (que se llamaba de Beni); habiendo desaparecido por lo tanto 97 casas de las cuales no hay más que unas 20 paredes que se mantienen de pie por casualidad” (F.V.G. 1878), y al observador se le hacía difícil dirimir cuales fueron derrumbadas por el sismo o arrastradas por el ímpetu del mar, que además arrastró a 14 personas (Figuras 2 y 3).

Sin duda, la destrucción provocada por el terremoto y el tsunami se sumó al conjunto de factores económicos y políticos adversos como prolegómenos del futuro del puerto de Cobija, que fue perdiendo preponderancia frente a la consolidación de Antofagasta como centro administrativo regional, convirtiéndose hacia las primeras décadas del s. XX, según Risopatrón, en un caserío de cuatro calles de colores claros y “de triste aspecto” (1924: 222).

~ ANEXO ⁹

**MEMORÁNDUM
QUE ELEVA A S.E. EL CAPITÁN GENERAL DON
MARIANO MELGAREJO EL CORONEL QUINTÍN
QUEVEDO**

Lamar, julio 3 de 1867.

Excelentísimo Señor

Al retirarme del Departamento Litoral que la voluntad de V.E. confió a mi administración, quiero cumplir el deber de elevar a vuestro conocimiento este corto *Memorándum* relativo a los intereses de la localidad.

I

Sabia la providencia en sus inescrutables designios ha depositado sobre los yermos desiertos de Cobija las valiosas e incalculables riquezas de explotación que contiene. Con ellas ha podido acumularse la población artificial y creciente del país, que en medio de las más duras privaciones y las más serias dificultades de la naturaleza, se afana por arrancar los valiosos productos del desierto, de los mismos senos en donde el cóndor de los Andes apenas se posa tímido para el descanso y se remonta veloz temeroso de la sed y del hambre. Esta excepcionalidad ha hecho acumular aquí, en medio de alguna escoria, mucha gente viril, de empresa y de vigor, capaz de las más difíciles y fecundante del predominio industrial del país sobre todos los instintos humanos, aun en los libertinos, hijos ávidos de los placeres. De ello resulta que en Cobija, donde el pensamiento de la especulación industrial, es el resorte de acción, no es conocida la vida superficial de mucha juventud, en el interior, ni su espíritu y tendencias a la política y empleomanía: de tal manera que, es casi ajena la excitación de los partidos políticos con sus luchas y sus pasiones. Sentado este estado

de ser, la administración y su Gobierno muy poco tienen que trabajar para mantener el orden y establecer los prestigios de la autoridad. Prestando su concurso al desarrollo industrial, provocando la mayor expansión posible de los gérmenes que tiene el país, aplicando la equidad y la justicia distributiva, conservando una constante independencia y un igual equilibrio de influencias y prescindiendo y haciendo prescindir a los agentes del poder de las especulaciones y los negocios; el Gobierno departamental del Distrito, seguirá en las más azarosas circunstancias la senda de la paz y del orden, y aun en la posibilidad de cruzadas extrañas, el pueblo secundará, con eficacia, la conservación de sus autoridades, por estar vinculados sus intereses con el sosiego público. La historia del país, en sus raras combustiones, así lo manifiesta y lo confirma de un modo elocuente la época presente, que, habiendo encontrado hondos y frescos rastros de la anarquía del '65 y a pesar de pensamientos bastardos de afuera y de instigaciones diversas, no ha precisado ninguna medida de represión, estando, como está, desgarnecido y sin más prestigio ni fuerza que la personal y una corta policía.

II

Un año y tres meses que he servido esta Prefectura y Comandancia General me ha hecho ver palpablemente este estado de ser del Departamento, á cuyo mejor desarrollo se oponen aun algunos defectos, de situación, algunas disposiciones administrativas y otras exigencias que sigo a manifestaros.

Cobija y todo el litoral, formado, como llevo dicho, de un modo artificial y por la sola voluntad de los hombres, apenas ha podido mantenerse a beneficio del comercio interior del sur de la República, fomentado y cultivado desde la época del General Santa Cruz, con disposiciones protectoras y diversas franquicias aduaneras. Fuera de este móvil de su existencia pública y nacional, ha vegetado siempre muy distante de vincularse con la Nación, sin embargo de diversas disposiciones protectoras

⁹ Para una mejor comprensión del texto se optó por actualizar la grafía.

que han llamado la población con exenciones y recompensas. Si los descubrimientos de minas de cobre y guanos no se hubieran verificado, Cobija, en un triste y estéril raquitismo, apenas habría subsistido como aislada caleta de desembarque para el comercio del interior. Así, el único puerto boliviano nunca habría pasado de una agonizante vitalidad, difícil y pesada para los mercados mismos que sirve. Más una vez halladas esas riquezas, la vida de Cobija ha tomado un desarrollo propio y fecundante y una independencia conocida. Con ese desarrollo y esa independencia ha crecido el litoral, fundando caletas y establecimientos de importancia, pero sin fundar y desarrollar, al mismo tiempo, el nacionalismo de la República. Ha crecido, pues, Cobija, con solo los elementos y el concurso de los intereses industrial y especulativo y con el contingente de los capitales y de los brazos del extranjero. Por eso se ve el país todo empaado, no solo en las costumbres de Chile, que le suministra su gente, sino en las preocupaciones y las influencias de ese país. De una existencia tal nacen muchas dificultades de administración para la localidad y para el Gobierno mismo, sin perjuicio de los azares del porvenir respecto de límites territoriales, tan susceptibles y falsos, como el interés político que los basa.

De esta palpitante situación surge, pues, la necesidad, de nacionalizar a Cobija, procurándole gérmenes bolivianos. Tal operación tiene que ser la base que vincule al Departamento con la madre patria, no solo para la conveniencia sino también para la seguridad futura de su estado de ser territorial.

Estudiar la manera de llevarla a cabo con el mejor suceso, es una de las grandes atenciones del Gobierno.

El suscrito cree que para tal objeto la operación primordial sería fomentar la concurrencia y el ensanche de la población boliviana, que, con su número, su nacionalidad y sus costumbres, neutralice las influencias extrañas. Esta idea podría ser fomentada por el envío periódico de soldados con familia para el servicio de la guarnición militar, que reemplazados anualmente se radiquen en el país, previa una gratificación moderada, por el envío sucesivo de caravanas de la provincia de Chichas, fomentadas por el Sub-Prefecto de allí, a quien se podía facultar para el correspondiente adelanto de movilidad con cargo de reintegro; por igual autorización al Cónsul de Tacna y al Agente boliviano que debe existir en Iquique para contratar la gente boliviana que acude siempre a esos lugares en pos de trabajo. Esa gente se halagaría fácilmente con la seguridad incontestable del ventajoso trabajo que ofrece el Litoral y la de su contrato por temporada con los empresarios de minas quienes están dispuestos á aceptar esos envíos y á restituir el adelanto. Mucho favorece a esta idea el buen crédito que los peones bolivianos tienen como trabajadores laboriosos, pacíficos y honrados.

Como garantía de este pensamiento es precisa la previa emancipación absoluta de la peonada boliviana del Litoral en el servicio militar forzado, bajo penas severas a los infractores. Sin tal condición, los peones bolivianos tendrían al azar de la recluta que hoy mismo los aleja conocidamente de la localidad.

Fuera de estos medios de fomento, sería Igualmente importante la franquicia de la ciudadanía a todo extranjero, sin condiciones, que manifieste el deseo de inscribirse en el registro cívico: y a fin de alagar esta nacionalización podría otorgarse a todo boliviano el derecho de donación gratuita de un terreno limitado, para sitio, en las poblaciones y de una extensión de tierras de labor en la provincia o en el Loa, de los baldíos y sobrantes que el Estado posee.

III

Desarrollada así la nacionalización del Litoral quedan todavía pendientes algunas otras reformas de fomento y de localidad, que el país demanda imperiosamente. Necesita Cobija una administración de justicia independiente que haga eficaces las responsabilidades de los jueces, que garantice la resolución definitiva de los juicios y apresure las sentencias en lo civil y lo criminal. La forma actual de ese magisterio no solo dificulta y entorpece los fallos, sino que imposibilita su conclusión por diferentes causas. En primer lugar la dependencia de este Tribunal de la Corte de Potosí, a 160 leguas, opera los más funestos retrasos en la necesidad de su previa calificación y de su confirmación en cualquier juicio. Vista esa larga distancia, calculado el tiempo que precisa y las dificultades de la travesía, se colige indudablemente el entorpecimiento inevitable de los juicios con perjuicio directo de los intereses que representan, con mengua de la cosa pública en las causas criminales. Con los recursos a Potosí se perjudica directamente la acción de los más débiles, puesto que se les obliga a constituir apoderados en aquella capital y a costear los fuertes desembolsos consiguientes, que el pobre no puede sostener. De esta manera la acción del débil muere ante la palpitante justicia de su derecho y el poderoso triunfa impunemente. Una de las más precisas condiciones del fallo judicial es, además, la oportunidad y la competencia. En la dilatoria de ocurrir a Potosí la oportunidad, es perdida indudablemente y en cuanto a la competencia disminuye notablemente su garantía, desde que tiene que conocerse a priori y por ausentes sobre casos comunes y antecedentes de localidad, más fáciles de definir en ella misma. Aparte de estas palmarias observaciones y otras que pudieran aducirse para robustecer la independencia de los juicios comunes y criminales en primera y segunda instancia, creo llegada la ocasión de iniciar mis convicciones al respecto, prescindiendo de las localidades. La práctica y la experiencia a patentizado en todo Bolivia el mal resultado del actual sistema de administración de justicia, ni la topografía del país, ni su muy extenso y despoblado terri-

torio, ni las dificultades y costos de sus vías de comunicación, permiten aun la acción de la tramitación instructiva, que para países muy poblados y con vías férreas será acomodada.

La extensa Jurisdicción de los agentes de ese poder, no solo los coloca en mil inconvenientes de tramitación y en casos de violencia para el interés público, sino también en la más absoluta imposibilidad de tramitarlos. Por otra parte, nuestra inestabilidad política y la consiguiente irresponsabilidad de los jueces, ha fomentado con exageración la indolencia, la dejadez y el predominio de las influencias para su conocimiento, apoyándose este vicio en la complicación y latitud, de las jurisdicciones. En tal virtud, y por tan obvias causas sería preferible la sustitución del juicio por jurados. Cuanto más importante es esta sustitución en Cobija, cuanto que continuamente se ve el país en acefalia, por falta de empleados judiciales, que no pueden proveerse o sustituirse corrientemente, con perjuicio de las transacciones y de la buena fe. Si este nuevo y filantrópico sistema no pudiese aún ser aplicado en toda la República, por la falta de instrucción popular, en la mayor parte de nuestros pueblos, las Capitales y poblaciones mayores se hallan en aptitud de recibirlo. El Litoral con especialidad, tiene las condiciones necesarias para ese ensayo.

IV

Cobija es indudablemente el único puerto boliviano, por ahora, de contacto con el extranjero. Sus transacciones mercantiles las opera entre el interior y los mercados del mundo. Por esta causa el comercio arrastra al Tesoro Departamental en sus relaciones, teniendo que asegurar su buen crédito con la exactitud de sus pagos. Surge de aquí, que esta oficina nacional, está obligada a conservar el más exacto equilibrio de ingreso y egresos, so pena del desdoro y el descrédito de toda la Nación.

Las condiciones de escasas y carestía de este departamento, donde hasta el agua se compra, lo colocan, por otra parte, en el caso indeclinable de tener sus empleados pagados con exactitud, pues de otra manera estos funcionarios no podrían vivir sin apuros y dificultades perniciosas para la moral y la justicia.

V

La distancia en que Cobija se halla de los centros donde suele residir el Gobierno y la importancia de los asuntos que ocurren frecuentemente en el Litoral, exige una autorización especial a su primera autoridad, para adoptar prontas resoluciones, sin previa consulta Suprema: y como el personal de esa autoridad no ofrece, por un lado, más garantía que los otros Prefectos del interior y como por otro, un individuo, Acaso forastero, no abona siempre las resultas de Esa ampliación de facultades debería crearse, á objeto de consulta, una corporación que, presidida por el Prefecto, resolviera esos asuntos con cargo de cuenta. Ella misma podría asumir las funciones municipales.

VI

El establecimiento de la vía carretera a Potosí y Oruro, no necesita demostración. En el querer del Gobierno está el realizarlo, desde que ya hay propuesta hecha por empresa particular. Los señores Barón Arnous de Riviére y Juan Antonio Fernández, ya la tienen solicitada sin gravamen del Fisco. Poner a Cobija en fácil y económica comunicación con el interior, es habilitar las capitales del sur de Bolivia ante el contacto del mundo y asegurar para toda la República la independencia mercantil que le conviene, para no estar siempre sujeta á las restricciones ó franquicias que el Perú y sus diplomacia nos otorgan.

VII

El establecimiento de una prensa y un periódico en el Puerto, es otra mejora muy sentida y de importantes resultados. Las noticias del mundo circularían en el interior por ese medio.

El comercio tendría con ella la llave de su movimiento. Allí se verían las operaciones de la administración pública, por la publicidad de sus documentos. La autoridad departamental cesante publicaría allí el *Memorándum* de su época y las indicaciones de su experiencia para el porvenir y para las mejoras.

VIII

Poco costaría a la Nación la compra de un vapor pequeño, que hiciera el servicio de guarda costa y que, al mismo tiempo, en viajes semanales por todo el Litoral pusiera en contacto las caletas con este puerto, concentrando así el comercio y los productos mineros en un punto común, este servicio comercial, establecido bajo una tarifa módica de fletes y pasajes, sostendría por sí los gastos del vapor sin gravamen al Fisco.

IX

Más que el comercio está fundado el porvenir de Cobija en la minería y en la explotación de sus riquezas de guano, bórax, salitre etc. Proteger su desarrollo e incremento por medio de franquicias y de reglamentaciones adecuadas, es la manera de poblar el país y de enriquecerlo. La gravedad de esta materia no me permite detallar mi juicio respecto de sus aplicaciones.

Ella debe ser el resultado de un estudio profundo y de la experiencia. Los documentos, los estados y los informes que se publicarían, según tengo hecha indicación, en la gaceta del Puerto, darían las luces y los conocimientos que ilustren esta materia. Entre tanto, la amplia franquicia del Puerto, los premios industriales, la extinción absoluta de derechos locales y la reducción al minimum de los derechos de exportación y explotación de metales, son exigencias en ese sentido; así como lo son la introducción de inventos de elaboración, las maquinarias y la aplicación de las vías férreas.

X

Una escuela mercantil, con instrucción de lenguas vivas, procuraría a la juventud, la educación que necesita en este Litoral, y que hoy con penuria y gravámenes se consigue muy en pequeño para los que pueden costearla en el extranjero. Esa escuela, único plantel de su clase en la República, serviría hasta para los naturales del interior que quisieran dedicar sus hijos al comercio.

Si esta creación de una palpitante conveniencia pudiera ofrecer el inconveniente de su gravamen fiscal, hay que tener presente, que aparte de poseer Cobija, de un modo excepcional para Bolivia, doble renta que egreso, según los balances de su Tesoro, el incremento comercial, y la creciente explotación de sus metales

y guanos producirán infaliblemente un aumento compensativo. Fuera de lo dicho, la sola economía de algunos cargos ineficaces, equivaldría tal vez a esa compensación.- El Puerto tiene seis guardas, bastándole cuatro para el servicio del resguardo. Hay cuatro marineros y un patrón de bote de la capitania, podría economizarse el patrón por superabundante. En la Provincia hay dos guardas y un guarda Mayor, con los dos guardas estaría ella bien servida bajo de una estricta reglamentación. La Provincia tiene un Sub-Prefecto innecesario.

Puesto que el Litoral despoblado se basta para el buen servicio con la autoridad directa de la Prefectura. La población del Departamento no alcanza á quince mil almas; número exiguo respecto de las provincias y de los departamentos del interior.

❧ APÉNDICE

Después de haberos manifestado la situación en grande y las necesidades de Cobija en su régimen y gobierno, debo concluir con una relación de la actualidad, y de las pocas cosas que yo he podido hacer en beneficio del país.

No me contraeré a detallar los afanes económicos con que he concurrido al equilibrio posible de la situación financiera; ellos se han revelado en mis constantes empeños oficiales ante vuestro Gobierno para su normalización.

Persuadido de los efectos trascendentales al Estado respecto de la equidad y consideración de los compromisos del Tesoro, aunque sea por efecto de las agitaciones políticas, obtuve de V.E. el reconocimiento y el pago de algunos créditos fiscales y la amortización de algunos vales forzados que se habían arrancado al comercio. Doy a V.E. las más eficaces gracias por su concesión a este respecto.

Habiendo encontrado este Tesoro departamental en un lamentable atraso y con más de \$ 100.000 de pasivo, he escollado en esa pobreza para la realización de muchas obras públicas necesarias al país y que he deseado realizar. Sin embargo de ello, se ha sostenido la obra de un pozo artesiano con erogación fiscal de más de \$ 12.000 y con el concurso, por acciones, del vecindario. Esa obra está a punto de rendir sus importantes frutos al país y ahora mismo produce ya un contingente de mil galones de agua útil y potable.

Se ha refaccionado con el gasto de \$ 353.87 ½¢, el cuartel que en su maderamen y paredes amenazaba destrucción.

Se ha rehecho la chaza del Muelle y el Muelle mismo se ha asegurado con el gasto de \$ 486.78¢.

Se ha gastado en amueblar la prefectura la suma de \$ 140.12¢.

Se ha arreglado el alumbrado público aumentando seis faroles sobre los que antes existían y disminuyendo su costo fiscal.

Se ha vestido con un uniforme de parada y dos de cuartel la columna de guarnición del Departamento, habiéndose hecho uno de los vestuarios de cuartel con los fondos de la columna.

Se ha comprado un bote para la capitania valor de \$ 120.

El mausoleo del finado Coronel Vicente Urdininea de Mármol, ha sido levantado en el Panteón de esta Capital, habiéndose colocado el cadáver dentro de una segura bóveda de piedra: esta obra ha costado la suma de \$ 452.65¢.

Sin recurrir al Fisco, con varias economías y algunos fondos de policía, se han allanado dos calles públicas antes obstruidas.

Se ha hecho, de la misma manera una Escuela de niñas que según su tasación vale \$ 3000.

Quedan en contrata para trabajarse la casa pretorial y el patio de la aduana nacional.

En Mejillones se ha trazado el sitio de la nueva población, con sujeción á las reglas de comodidad y armonía y se han rematado parte de esos sitios hasta el valor de más de \$ 6000, reservando las mejores localidades para la plaza, el culto y los edificios fiscales.

Dos contratos de guanos, la del Señor Pedro López Gama y la del Barón Arnous de Riviére han beneficiado la Caja central con más de \$ 420.000, en el año de 1866.

En la provincia se ha construido en su mayor parte la casa pretorial, con recursos extraordinarios y suscripciones y se ha abierto en Calama una zanja de desagüe para la salubridad y la mejora del camino carretero.

El suscrito ha podido salvar también una difícil situación que la suspensión y pago de los trabajos de Mejillones ofreciera, acumulando en este Puerto más de 350 peones sin trabajo y sin recursos. Con un corto empréstito del comercio, negociado bajo la garantía del Fisco se socorrió á esas gentes, garantizando así el país y las existencias de la empresa de Mejillones. A beneficio de esta medida el Barón Riviére que ha amortizado el empréstito, continúa sus trabajos en aquella localidad sin haber recibido perjuicios.

Tales son, Señor, las pequeñas cosas que a favor del país ha podido realizar el suscrito, luchando con la notoria pobreza de él.

Vuestra alta ilustración valorándolas debidamente, sabrá apreciar los esfuerzos y consagración que me han costado.

Para vuestro mejor conocimiento de la localidad, os acompaño un cuadro general rentístico del Tesoro y otro igual del estado de la minería. Por ambos documentos podréis conocer más tarde el creciente incremento y progreso de este Departamento, que cada día avanza notablemente.

En respecto de las necesidades y reformas que a grandes rasgos os indico en este *Memorándum*, sé muy bien que disimulando la ligereza de la obra, apreciareis solo el móvil patriótico que me ha impulsado y que con el civismo y espíritu de progreso que os caracteriza haréis que se realicen en bien del Departamento.

Con tales esperanzas tengo la honra de ofrecerme a V.E. como un decidido amigo y un fiel y constante Servidor Quintín Quevedo.

Agradecimientos A los comentarios y aportes de Sergio González, Leopoldo Benavides, Pablo Artaza, Jonathan Barton, Manuel Fernández y Marco Murúa, quienes contribuyeron con comentarios y aportes a este trabajo, aunque la responsabilidad final me pertenece.

❧ REFERENCIAS CITADAS

AGUIRREZABALA, J., 1871. *Litoral boliviano. Proyecto para la construcción de un camino carretero entre Cobija y Alto de Tames en la dirección de Calama y Caracoles*. Imprenta del Mercurio, Valparaíso.

ALBARRACÍN, J., 2002. *Una visión esplendorosa de Bolivia. Las exploraciones de Alcides d'Orbigny en Bolivia*. Ediciones Plural, La Paz.

ALCEDO, A., 1786. *Diccionario geográfico-histórico de las indias occidentales o América: Es a saber de los reynos del Perú, Nueva España, Tierra firme, Chile y nuevo reyno de Granada*, Imprenta de Benito Cano, Madrid.

ANDERSON, B., 2007. *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. Fondo de Cultura Económica, México D.F.

AVILÉS, S., 2010. *Caminos antiguos del Nuevo Mundo, Bolivia-Sudamérica, siglos XIV- XVII, a través de fuentes arqueológicas y etnohistóricas*. Tesis di Dottorato, Università di Bologna, Bolonia.

BARCLAY, F., 2010. *El Estado federal de Loreto, 1896. Centralismo, descentralización y federalismo en el Perú a fines del siglo XIX*. Centro Bartolomé de Las Casas, Instituto Francés de Estudios Andinos (IFEIA), Lima.

- BARROS, A., 2008. Identidades y propiedades: Transiciones territoriales en el siglo XIX atacameño. *Estudios Atacameños, Arqueología y Antropología Surandinas* 35: 119-139.
- BARROS, J. M., 2009. Charcas y el mar. *Cuadernos de Historia* 30: 7-28.
- _____, 2011. Charcas y el mar: ¿Secuela terminal? *Cuadernos de Historia* 35: 153-166.
- BENAVIDES, L., 1974. La formación de Valparaíso como *entrepot* de la costa pacífica, 1810-1850. *Recueils de la Société Jean Bodin* 34: 177-178.
- BERMÚDEZ, O., 1966. *Orígenes históricos de Antofagasta*. Ilustre Municipalidad de Antofagasta, Antofagasta.
- BOHOSLAVSKY, E., 2009. *El complot patagónico. Nación, conspiracionismo y violencia en el sur de Argentina y Chile (siglos XIX y XX)*. Editorial Prometeo, Buenos Aires.
- BOHOSLAVSKY, E. y M. GODOY, 2010. *Construcción estatal, orden oligárquico y respuestas sociales. Argentina y Chile, 1840-1930*. Editorial Prometeo, Buenos Aires.
- BOSH-SPENCER, G., 1836. *Notice sur le commerce de la côte occidentale de L'Amérique du Sud, et sur le commerce avec Manille*. Imprenta de Vandoor en Frères, Bruselas.
- BOWMAN, I., 1924. *Los senderos del Desierto de Atacama*. Instituto de Geógrafos Americanos, Nueva York.
- BRESSON, A., 1886. *Bolivia: Sept années d'explorations de voyages dans L'Amérique australe*. Challamel Ainé, París.
- BUSTOS, R., 1998. Espacio-tiempo y territorio. En *Estudios regionales interdisciplinarios*, M. Cernadas y R. Bustos (Eds.), pp. 67-83. EDIUS, Bahía Blanca.
- CAJÍAS, F., 2002. *La provincia de Atacama (1825-1842)*. Instituto Boliviano de Cultura, Fundación Bartolomé de Las Casas, La Paz.
- CAJÍAS, F. y E. CAVIERES, 2007. La posesión de Atacama y la habilitación del puerto de Cobija, 1824-1845. En *Del altiplano al desierto. Construcción de espacios y gestación de un conflicto*, E. Cavieres (Ed.), pp. 83-84. Editoriales Universitarias de Valparaíso, Valparaíso.
- CAÑETE y DOMÍNGUEZ, P., 1952 [1791]. *Potosí colonial: Guía histórica, geográfica, política, civil y legal del gobierno e intendencia de la provincia de Potosí*. Imprenta Artística, La Paz.
- CAVIERES, E. y F. CAJÍAS, 2008. El gran quiebre: La Guerra del Pacífico. Sus contextos y sus efectos. En *Chile-Bolivia, Bolivia-Chile: 1820-1930. Desarrollos políticos, económicos y culturales*, E. Cavieres y F. Cajías (Eds.), pp. 125-162. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Ediciones Universitarias de Valparaíso, Valparaíso.
- CONTI, V., 2007. Vinculaciones mercantiles entre el norte argentino y los puertos del Pacífico a través de las importaciones (1825-1852). En *Historias compartidas. Economía, sociedad y poder, siglos XVI-XX*, M. Guerra y C. A. Mazzeo (Eds.), pp. 371-420. Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima.
- CONTRERAS, C. y M. CUETO, 1999. *Historia del Perú contemporáneo*. Instituto de Estudios Peruanos (IEP), Lima.
- CORTÉS, J., 1875. *Diccionario biográfico americano. Este volumen contiene los nombres, con los datos biográficos i enumeración de las obras de todas las personas que se han ilustrado en las letras, las armas, las ciencias, las artes, en el continente americano*. Tipografía Lahure, París.
- D'ORBIGNY, A., 1945. *Viaje a la América meridional*. Editorial Futuro, Buenos Aires.
- DYM, J., 2010. Mapeando patrias chicas y patrias grandes: Cartografía e Historia iberoamericana, siglos XVIII-XX. *Araucaria* 12(24): 99-109.
- EL CARACOLINO. Antofagasta
- EL FERROCARRIL. Santiago.
- EL MERCURIO DE VALPARAÍSO. Valparaíso.
- ESVERTIT, N., 2008. *La incipiente provincia. Amazonía y Estado ecuatoriano en el siglo XIX*, Universidad Andina Simón Bolívar, Corporación Editora Nacional, Quito.
- FERNÁNDEZ, M., 2007. *Arica 1868: Un tsunami y un terremoto*. DIBAM-Universidad de Tarapacá, Santiago.
- F.V.G., 1878. *Algunos datos relativos al terremoto del 9 de mayo de 1877, i a las agitaciones del mar i de los otros fenómenos ocurridos en las costas occidentales de la Sud-América*. Imprenta Nacional, Santiago.

- FREZIER, A., 1902. *Relación del viaje por el mar del sur a las costas de Chile y el Perú durante los años de 1712, 1713 i 1714*. Imprenta Mejía, Santiago.
- GARAVAGLIA, J., 2007. *Construir el Estado, inventar la nación*. Editorial Prometeo, Buenos Aires.
- GARAY, C., 2008. El Acre y los "asuntos del Pacífico": Bolivia, Brasil, Chile y Estados Unidos, 1898-1909. *Historia* 41(2): 341-369.
- GARCÍA, P., 2007. *Estado, región y poder local en América Latina, siglos XIX-XX*. Universitat de Barcelona, Barcelona.
- GAY, C., 2010 [1854]. *Atlas de la Historia física y política de Chile*. DIBAM, Santiago.
- GODOY, M., 2011. Tras la huella minera del Chile decimonónico: Francisco Marcial Aracena y su periplo por las tierras del cobre y el carbón, 1878-1883, estudio preliminar del libro *La industria del cobre en las provincias de Atacama y Coquimbo*. DIBAM, Santiago.
- _____, 2009. Fiestas, carnaval y disciplinamiento cultural en el Norte Chico, 1840-1900. Tesis para optar al grado de Doctor en Historia, Universidad de Chile, Santiago.
- GONZÁLEZ, J., 2005. Chile y Bolivia. 1810-2000. En *Argentina, Chile y sus vecinos*, P. Lacoste (Ed.), pp. 335-392. Editorial Caviar Bleu, Colección Cono Sur, Mendoza.
- _____, 2008. La conquista de una frontera. Mentalidades y tecnologías en las vías de comunicación en el Desierto de Atacama. *Revista de Geografía Norte Grande* 40: 23-46.
- GONZÁLEZ, S., 2009. El Norte Grande de Chile: La definición histórica de sus límites, zonas y líneas de fronteras, y la importancia de las ciudades como geosímbolos fronterizos. *Revista de Historia Social y de las Mentalidades* 13(2): 9-42.
- GUNDERMANN, H., 2002. Los atacameños del siglo XIX, una antropología histórica regional. *Documento de trabajo* 51. Comisión Verdad y Nuevo Trato, San Pedro de Atacama.
- HARDING, J. 1877. The Desert of Atacama (Bolivia). *Journal of the Royal Geographical Society of London* 47: 250-253.
- HERNÁNDEZ, A., 1975 [1830]. *Diario de un viaje practicado por el ciudadano Atanasio Hernández desde la ciudad de La Paz hasta el puerto de Lamar...* Imprenta Universo, La Paz.
- JUSTINIANO, M., 2010. *Entramados del poder. Salta y la nación en el siglo XIX*. Universidad Nacional de Quilmes, Buenos Aires.
- MORENO, G., 1997. *Informe sobre las minas de Atacama*. Lamar, 20 de julio de 1586. Chuquimia, La Paz.
- ONDARZA, J., 1859. *Mapa de la República de Bolivia*. Levantado y organizado en los años de 1842 a 1859 por el teniente coronel Juan Ondarza, el comandante Juan Mariano Mujía y el mayor Lucio Camacho. I. H. Colton, Nueva York.
- ORTEGA, L., 1984. *Los empresarios, la política y los orígenes de la Guerra del Pacífico*. FLACSO, Santiago.
- _____, 2005. *Chile en ruta al capitalismo. Cambio, euforia y depresión 1850-1880*. Centro de Investigaciones Diego Barros Arana, Santiago.
- PAZ SOLDÁN, M., 1865. *Geografía del Perú*. Imprenta Janson, París.
- PEREIRA, H., 2010. *Trabajos sobre la Guerra del Pacífico y otros estudios de historia e historiografía peruana*. Instituto Riva-Agüero, Lima.
- PINTO, J., 1997. Reclutamiento laboral y nacionalidad: El problema de la provisión de la mano de obra en la industria salitrera (1850-1879). En *¿Faltan o sobran brazos? Migraciones internas y fronteras, 1850-1930*, C. Norambuena (Ed.). Universidad de Santiago, Colección IDEA 4, Santiago.
- QUEVEDO, Q., 1861a. *El Madera y sus cabeceras*. Tipografía de Santos Yrmaós, Belén del Pará.
- _____, 1861b. *Pequeño bosquejo de la provincia de Mojos en el departamento del Beni*. Imprenta Paceaña, La Paz.
- RECK, H., 1862. *Mapa topográfico de la altiplanicie central de Bolivia: Trabajado en 1862 para el proyecto de canalización y ferrocarril a la costa del Océano Pacífico*. Litografía James Wyld, Londres.
- REYES, M., 1861. *Exposición dirigida al señor Presidente de la República*. Imprenta de Beeche, Sucre.
- RISOPATRÓN, L., 1924. *Diccionario geográfico de Chile*. Imprenta Universitaria, Santiago.
- ROJAS, M., 1883. *El Desierto de Atacama y el territorio reivindicado: Colección de artículos políticos-industriales publicados en la prensa de Antofagasta en 1876 a 82*. Imprenta de El Industrial, Antofagasta.
- SANHUEZA, C. y H. GUNDERMANN, 2007. Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama (1879-1928). *Estudios Atacameños, Arqueología y Antropología Surandinas* 34: 113-136.

SOTO, R., 2009. *Uti Possidetis desierto de Atacama. Formación de la República en el norte de Chile, 1799-1884*. Ediciones Universidad Arturo Prat, Santiago.

THE ILLUSTRATED LONDON NEWS. Londres.

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

VELARDE, J., 1868. *Rasgos biográficos del coronel Quintín Quevedo: Enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Bolivia en el Brasil y Repúblicas del Plata*. Imprenta de Mayo, Buenos Aires.

VICUÑA MACKENNA, B., 1978 [1882]. *El libro de la plata*. Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires.

VILLALOBOS, S., 2002. *Chile y Perú la historia que nos une y nos separa, 1535-1883*. Editorial Universitaria, Santiago.