

CUADERNOS DE HISTORIA 39

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTÓRICAS

UNIVERSIDAD DE CHILE DICIEMBRE 2013: 171 - 178



DESCRIPCIÓN DE LA PROVINCIA DE ATACAMA (BOLIVIA) EN 1832

*Eduardo Téllez Lúgaro**
*Oswaldo Silva Galdames***

RESUMEN: Se presenta un documento que señala las rutas viales existentes en la provincia de Atacama y sus conexiones con pueblos localizados en territorios pertenecientes a Bolivia, Chile y Argentina, indicando las distancias entre ellos y su entorno geográfico-económico.

PALABRAS CLAVE: Atacama 1832, caminos, producción atacameña, Cobija, Antofagasta.

DESCRIPTION OF THE PROVINCE OF ATACAMA [BOLIVIA] IN 1832

ABSTRACT: *It is presents a document indicating the road routes in the province of Atacama and its connections with villages located in territories belonging to Bolivia, Chile and Argentina, indicating the distances between them and theirs geographical and economic landscapes.*

KEY WORDS: *Atacama 1832, roads, Atacama production, Cobija, Antofagasta.*

Recibido: septiembre 2013

Aceptado: noviembre 2013

* Docente e investigador de la Universidad Bernardo O'Higgins y Universidad de Chile. Correo electrónico: edotellez@gmail.com

** Profesor Titular Universidad de Chile. Correo electrónico: osilva@uchile.cl

Presentación

El desierto de Atacama marchita todo, incluso las esperanzas. Si la reseña que cursó al gobierno central en diciembre de 1828 el administrador de la aduana de Cobija, Manuel Hernández, estaba pletórico de ellas luego de la entrada en operaciones de ese puerto improvisado, la que mandó cuatro años después el coronel Gabino Ibáñez al mismo remitente tenía un regusto acre¹. Los primeros atisbos de decepción comenzaban a despuntar en la población concentrada en el que fuera el primer enclave portuario habilitado por la República de Bolivia en el Pacífico sur.

Ibáñez, que tomó posesión del cargo de gobernador de la provincia Litoral el 23 de mayo de 1830, llegó a comandar un distrito trabajoso. El anterior gobernador, Manuel Anaya, había tenido que dimitir ante un levantamiento civil que desafió su autoridad, juzgada despótica por los sublevados. A la par, primaba el contrabando más descarado, la corrupción había contaminado incluso a algunos oficiales de la estrecha guarnición que protegía el orden en la villa y los comerciantes, especialmente los de nacionalidad española, formaban un poder de facto, difícil de contener, en la provincia. En teoría, las facultades del jefe del gobierno del Litoral eran amplias; sobre el terreno, en cambio, disponía de pocos instrumentos para materializarla. En paralelo, la gestión de Ibáñez, que se extendió solo hasta fines de 1832, estuvo permanentemente bajo la tensión de un asalto naval de la escuadra peruana, alentado por el gobierno de Lima, cada vez más iracundo con la competitividad que respecto al puerto de Arica estaba cobrando el de Lamar (Cobija), beneficiado por una sostenida política de estímulos desplegada por la administración del mariscal Andrés de Santa Cruz, a la cabeza de la presidencia de Bolivia. Algo de ello se deja ver ligeramente en el informe de Ibáñez. De hecho, en mayo y julio de 1831, el puerto debió soportar dos bloqueos sucesivos por buques de la escuadra peruana. Nada demasiado nocivo, comparado con lo que vino después². En 1835, un hábil desembarco naval del Perú, en medio de un rebrote de las hostilidades con Bolivia, derrotaba a la guarnición, daba muerte a su gobernador y se retiraba dejando en llamas la población³.

La gestión de Ibáñez en medio de tales lances se aprecia muy intermitente. En mayo de 1831, en pleno bloqueo peruano, fue electo diputado ante la Asamblea Nacional. Suplido por Gaspar Aramayo, retomó su cargo tras la clausura de las sesiones ordinarias del Congreso Nacional, a últimos del año. En 1832 recibió la preciada designación de miembro del Consejo de Estado de la nación, siendo relevado transitoriamente por el secretario del gobierno del Litoral, Manuel Dorado, hasta que se nombrara gobernador titular. Ibáñez, entre esas prolongadas pausas, se dio maña para perseguir las actividades de contrabando, en lo que tuvo decorosos éxitos. Mas, debió reprimir motines sediciosos

¹ E. Téllez y O. Silva, “Noticias históricas sobre los inicios históricos de Lamar (Cobija), primer puerto de Bolivia en el Pacífico (1828)”, *Cuadernos de Historia* 37, diciembre 2012, pp. 241-248.

² Archivo Nacional de Bolivia (en adelante ANB), Sucre, Ministerio del Interior (en adelante MI), tomo 10, leg. 25; tomo 35, leg. 23.

³ Id., tomo 54, leg. 29.

de la guarnición y confrontar al gremio de mercaderes territoriales que querían, contra la oposición de Ibáñez, poner bajo su tuición a los cargadores a jornal, con la vista puesta en esquinarlos a mansalva, según acusaba el gobernador. Al mismo tiempo se ganaba la enemistad del gobierno central por su manejo manirroto de los dineros fiscales⁴.

La “Observación” que elevó a sus superiores, en marzo de 1832, sobre el estado de la provincia es uno de los legados salientes de su breve tránsito por ella. Se trata, de cualquier modo, de un texto disparejo. Altamente concentrado en Cobija, del cual nos deja datos estimables. Asimismo, da mucha atención a la enmarañada vialidad regional y sus líneas de contacto con el altiplano boliviano, propiamente dicho, pero además con Chile, a través del desierto sur, con Tarapacá (Perú) y el noroeste argentino (Salta y Cajamarca, en lo principal). Ibáñez va enumerando con minucia las postas comarcanas, las leguas que las separan, las aguadas y recursos de forrajeo que las sostienen y las deficiencias que las amenazan. Otros temas que habría sido deseable conocer quedan proscritos del informe. Nada se dice sobre la población⁵, las escuelas, las finanzas ni la situación material de las villas y aldeas provinciales. Con todo, en medio de este cuadro desequilibrado se recogen algunas pepitas de oro; p. e., las novedades sobre el intento de los comerciantes del Alto Perú por obtener de Carlos III la fundación de Cobija como puerto del altiplano, abatido por las intriga de sus colegas de Lima y Buenos Aires; a lo que se agregan los pormenores sobre la ruta interior a Chile, que de acuerdo con lo que sabemos, reutilizaba la que emplearon con largueza los incas, y el elaborado censo de los cotos forrajeros disponibles, vitales en las comunicaciones transversales y longitudinales mantenidos por la provincia.

Las buenas nuevas iban entreveradas con otras mucho más sombrías. Que no eran pocas: el acecho permanente del fraude; un socavamiento astuto de la fe pública por sectores que buscaban desacreditar a puerto Lamar; el exceso de traficantes sin capitales ni posibilidades de activar el mercado local; la amenaza velada de una agresión armada del Perú que hipotecaba –se decía– el porvenir de Cobija; el retroceso patente del comercio de exportación; la caída en el corretaje de animales en pie, controlado por los traficantes argentinos; cierta tentación de emigrar hacia comarcas lejanas y otros males. La palabra en boga era desconfianza; desconfianza en el puerto, en las autoridades provinciales y en los beneficios que podían esperarse del comercio. Sin duda, la economía regional, tanto como la fe pública, estaban en franco descenso el

⁴ Aspectos tratados en sus pormenores por Fernando Cajías en *La provincia de Atacama 1825-1842*, Instituto Boliviano de Cultura, La Paz, 1975, pp. 172 ss.

⁵ La provincia de Atacama tenía en 1825 alrededor de 4 mil habitantes. Probablemente mantenía esa cifra en 1832, toda vez que cinco años después un censo le otorgaba 4.167 (ANB, MI, tomo 62, leg. 26; Cobija para entonces tenía apenas 300 almas; había perdido por emigración más de 600 en 1835 y 36 (id.). En 1832, el puerto contaba con 560 h. incluyendo alrededor de 100 changos (loc. cit., tomo 62, leg. 26). Por consiguiente, el fenómeno inmigratorio sugerido por Ibáñez no era aparentemente tan intenso. La población del puerto, tras su informe, se incrementó hasta 1835, año en que comenzó una acusada declinación, mas en 1840 comenzaba a recuperarse según la estadística. Para entonces contenía 550 pobladores (loc. cit. tomo 82, leg. 25), todavía por debajo de la existente en 1832, aunque mucho más alta que la vigente en 1837.

año en que el coronel Ibáñez levantó su informe sobre la provincia. Cobija era el reflejo terreno de esa mala coyuntura.

Es comprensible que en ese panorama de momentáneo desaliento las esperanzas quedaran en barbecho. El buen humor de Gabino Ibáñez no era suficiente razón para elevarlas. Pero hay que reconocerle al gobernador el mérito de haber puesto de relieve cuál era el verdadero estado de ánimo vigente en el territorio puesto bajo su autoridad.

Hay que decir, por último, que el manuscrito de Ibáñez –un texto de seis fojas sin foliar más una carátula– que se halla en el Archivo Nacional de Bolivia, en tomo 40, legajo N° 25⁶ del fondo Ministerio del Interior (Correspondencia recibida desde el gobierno del Litoral-año 1832), escrito con caligrafía legible, aunque, a ratos, de redacción infeliz, se ofrece aquí respetando su ortografía, incluso el empleo anárquico de la acentuación y la puntuación. La única salvedad es el desarrollo de las abreviaturas, lo que no introduce cambios sustantivos. En el caso de los topónimos consignados en el manuscrito hemos optado por mantener la forma gráfica con la que figuran en el original, pese a las alteraciones y adecuaciones que han sufrido muchos de ellos al ser trasvasados a la literatura y cartografía moderna. Una parte del público, seguramente, los reconocerá sin arduos esfuerzos.

Observación de la Provincia de Atacama

Año de 1832

N° 1° 15/3 1832

Tomados los informes de todos los hombres más antiguos y de mayores conocimientos se remite al Gobierno Supremo esta Observación por conducto del ministerio que corresponde

40/25

La Provincia de Atacama perteneciente a la Republica de Boliviana, confina con el Mar Pacífico, y deslinda en la Provincia de Tarapaca, perteneciente al Perú sirviendo de barrera a la parte de la costa el Rio que desemboca al Mar en el Puerto de Loa, despues que baña la Provincia de la Baja; y desde Loa jirando por Cobija su principal Puerto corre al Sud 110 leguas⁷ a terminar 14 leguas mas alla del Puerto de Papos,

⁶ Nuestra clasificación difiere de la que entrega Cajías: tomo 45, leg. 27. De acuerdo a la carátula es claro que corresponde al leg. 25.

⁷ La extensión de una legua en la América Andina del siglo XVI parece haber sido variable. Los investigadores calculan que podría fluctuar entre 4 y 10 km, John Hyslop en: *Qhapaqñan. El sistema vial Inkaiko*, Instituto de Estudios Arqueológicos, Lima 1992, la estima equivalente a 5,5 km. En

terminos de la Provincia de Copiapó, perteneciente a la Republica de Chile, y de aquí jirando al Oriente remontando la Cordillera, se abanza a terminar en la Provincia de Catamarca en un paraje llamado Portezuelo potreros de Don Manuel Agapito Rivero del Pueblo de Fiambalao perteneciente al Curato de Tinogasta, y jirando más a Oriente costea con los Curatos de Belen y Santa Maria pertenecientes a la citada Provincia, y desde aquí jira al Norte deslindando con los Curatos de San Carlos, Cachi y Rinconada del Oro pertenecientes estos a la de Salta ambas Provincias de la Argentina, y ba esta citada Provincia de Atacama a terminar por la parte del Nordeste, y Norte con la de San Cristoval de Bolivia, por los puntos de Piedra parada y Suniquera, y a terminar totalmente en toda su circunferencia con la ya nominada Provincia de Tarapaca por los nacimientos del rio de Miño, y altos del mineral de Conche, comprehención de la Baja, el citado río Miño en el que corre por Chiuchiu, y se une con el de Caspana siguiendo su curso por Calama y después de bañar sus campos se buelven a dividir, el uno con el nombre de San Salvador, y el otro de Guacati, y repiten segunda unión en Chacance, de donde reunidos marchan por Quillagua población de Bolivia y Perú, y entra al Mar en el citado Puerto de Loa cuyas aguas en este punto ya son saladas por los muchos Antimonios que lleva desde Quillagua.

La poblacion de esta Provincia se compone de dos Curatos que se llaman San Pedro de Atacama con apellido de Alta, y San Francisco de Chiuchiu con el de Baja, dista de uno a otro Pueblo 25 leguas; sus producciones de ambos son Trigo y Maíz con plantas frutales en el 1º. y en ambos algunos minerales de Oro, Cobre, Alumbre, Alcaparroza, Asufre, Plomo y Fierro, caza de Bicuñas y Chinchillas. Este Provincia, frontera con tres Repúblicas se comunica con las vecinas por diversos caminos⁸, como se ba a demostrar en las rutas siguientes:

- 1ª. De este Pueblo de San Pedro para Chile, a Tambillo 6 leguas; Carabajal 10; Peyne 12; Tilopozo 6; Aras 14, sin agua, Puquio 6; Pajonal 4; Sorras 9; Llulla-yacu 6; Aguas blancas 6; Río Frío 8; Baquillas 5, raya de ambas Republicas; a Chaco 5; Juncal 12; Encantado 8; Doña Ines 6; Río dulce 10; Chañaral 16, valle abastecido; Breadal 16; a Copiapó Villa 17. Por este camino sin cordilleras ni atrabecías transitan los Atacamas con sus mercancías de Alcaparrosas, Alumbre y cueros de Vicuña; tiene sobrados pastos por lo que en tiempos atrás las remesas de Pastas de Chile se conducían por esta ruta a Potosí. Del punto de Sorras parte el camino para el Paposo, a Punta negra, Baras, Profeta, Cachinal y la Atravecía de 35 leguas hasta dicho Paposo, estados de Bolivia, bajo el Gobierno de Chile, desde el tiempo del Gobierno Monárquico.

España y sus posesiones antes de adoptarse el kilómetro del sistema métrico decimal, época en que Ibañez redactó sus "Observaciones", correspondía a 5.572,7 metros.

⁸ Ibañez se refiere a "caminos" que, seguramente, formaban parte de una red prehispánica. Algunos debieron ser simples senderos y no necesariamente sectores del *camino del inca*, puesto que el gobernador no se refiere a la presencia de elementos que eran característicos de esta ruta vial.

- 2^a Para las Provincias de Catamarca y Rioja, a Tambillo 6, Carabajal 10; Peyne 12; Tilomonte 3; Ingaguasi 12, sin agua; Socompas 6; Samenta 11, Cori 5, Cave 3, Antofaya 9, Colorados 6, Calalayti 7, Antofagasta 6, Caracha-pampa 10, Portezuelo 18, deslinde con los Argentinos á Saugil 18, Fiambalao 3.
- 3^a Para Salta a Tambillos 6, Soncor 8, Pajonal 7, Sucultor 7, Loglos 12, Catua 6, Cauchari 10, Olacatur 5, Chorrillos 8, deslinde, Patos 7, Cueva 8, Cevadas 8, Tunal 5, Silleta 8, á Salta 5, Y no solamente por este camino se trancita, si no por otros barrios que jiran inmediatos con más o menos proporciones.
- 4^a Para Potosí: al Pajonal 12, Agua caliente 7, Laguna edionda 10, Quetena 5, Piedra parada 9, Todos Santos 7, Pilina 9, Purilari 10, junta del camino de Calama a Puquíos 10, Amachuma 10, Agua de Castilla 10, Chitaca 9, Manqui 8, Viluyo 8, Chaquilla 4, Porco 10, Sevadillas 10, á Potosí 4.

Camino del Puerto de Cobija para lo interior de la Republica: atrabecía a Chacances de 26 leguas, Guacati 8, Calama 10, Chiuchiu 8, Ingaguasi 8, Santa Barbara 6, Polapí 6, Ascotan 10, Tapaquilcha 6, Biscachillas 5, Alota 11, Abilcha 6, Purilari 8, aquí se junta este camino con el de Atacama y sigue a Oruro, a Uyuni 14, Chacala 8, Saladillo 10, Parañaguay 9, Rio Marquez 8, Serro gordo 8, Guari 10, Guancani 10, Popo 9, Oruro 12.

El Puerto de Cobija que muchos lo suponen moderno, es más antiguo que la Conquista; pues antes del arribo de los Españoles ya fue poblado por los propietarios del continente, de donde resultó estar en parte dicho Puerto en las Cartas Nauticas de todas las Naciones que mantienen Marina, como acaeció hace años con el Navío San Martin, abierto en mar alta, y sostenido por bombas la tripulación y pasajeros clamaron por tierras que la divisaron al Sud y el piloto les dijo redoblasen la fatiga de las bombas que estaban muy cerca de Cobija; que la tierra que divisaban era despoblada de un todo, y a poco andar alcanzaron a barar el inservible Navío; cuyos fragmentos existen hasta el día. Tambien es notorio los barcos que en barrios tiempos han descargado cargamentos, y el mas moderno fue la fragata del ingles Don Yago que fue tomada por las ordenes del Birrey Abascal.

Este Puerto tiene buen fondeadero, y muchas Aguadas aunque cortas, mas allí y otras en mas o menos distancias que a las mas las dió el Gobernador Ibañez, que pudiera un ingeniero dar los mayores quilates, como esta a la vista; en que hoy los racionales y las bestias tienen agua suficiente.

En el presente Capitulo ba a demostrar lo que ambos Curatos tienen en si, asi lo arido como lo ameno, en razón de pastos, agua, leña: el de la Baja se halla ceñido por la parte del Sud a campos aridos que nada ofrecen; el Potrero de Calama valle pastoso y de sembradíos, tendra en circunferencia poco mas o menos 6 leguas, y las Quebradas de los ríos que dentran y salen por la parte del Norte producen pastos los campos, y como hace 10 años que no ha llovido se han agotado hasta este año que recién se ha rociado la tierra; tiene algunos potreros que como son tan conocidos no hago mención de ellos.

El Curato de San Pedro como lo hemos manifestado se estiende a confinar con las Republicas de Chile y Argentina y la Provincia de San Cristobal, desde donde gira

al Sud 140 leguas hasta la raya de Catamarca Argentina; y 60 leguas de Occidente a Oriente; tiene tanta abundancia de potreros entre barias cadenas que forma la Cordillera, que casi son innumerables, por lo que hacemos mención a los mas principales y que de ellos se sirven los Argentinos como primera escala para imbernar sus tropas y conducir las al interior.

Potreros: Caracha-pampa, Peñon, Peñas chicas, Jote, Colorados, Quebrada de las potas⁹, Cortadiras¹⁰, Oyre, Quebrada del diablo, Quimay, Breas, Potrero grande, Botijuelas, Mojones, Calalayti, Antofalla, Caves, Chagchas, Cori, Samenta, Pular, Arisas, Ingaguasi, Socompaz, Tilo-pozo, Quebrada Honda, Zorras, Río frío, Baquillas, Pasto-grande, Rincón, Olacaca, Cauchari, Pasto chico, Toro, Ama y Quetena.

Estos potreros son bien conocidos, pero no faltan hombres posehidos de un espíritu de contradicción que hacen incierto todo aquello de que pueda ser capaz, ocupándose en difundir en los habitantes de esta Provincia la falibilidad del Puerto de Cobija: El Gobernador Ibáñez hizo traer de Chile semillas de alfalfa y las repartió a los habitantes para que la hiciesen producir en sus terrenos, con esto no dudaron que la Mente del Gobierno era fomentar esta Provincia y Puerto, mas, con los asomos de la guerra pasada, se apoderó de ellos la desconfianza sobre la ecsistencia futura de dicho Puerto, causa de que hasta hoy no se han formado Arreas capaces para las esportaciones, a proporción de las que puede sostener el País, careciendo el Comercio, en parte, del general recurso. Los argentinos que hacían repartos de bestias en la provincia, han suspendido por la misma incertidumbre. Algunos Peruanos de Tarapaca vinieron igualmente a establecerse en la provincia con las Arreas que poseían y hoy se hallan Bacilantes acerca de permanecer o retirarse a su país.

Los Tambos o Postas del tránsito no tienen las probisiones correspondientes para los traficantes a causa de que en los caminos habitan jentes pobres, con pocos ganados, y mal berzados, más inclinados a bivar en las cuevas que a asociarse con gentes de razon, agregandose a esto la imprudencia de algunos caminantes que no les abonan lo que justamente bale lo que compran. Males que sólo el brazo del Estado podrá remediarlos.

Al ruido del Puerto en los primeros tiempos de su apertura, muchos individuos del Interior se acercaron con 500 o 1000 pesos principales que escasamente pueden mantener una mediana pulperia en poblado; ellos se habían imaginado encontrar en Cobija los encantados jardines de las Asperidas que según el eco de los Poetas antiguos producían Manzanas de Oro; y se encontraron con Comerciantes que benían a buscar salud, y no podían dar lo que no poseían, respecto a que Cobija principió a formarse de hombres que jiran bajo la dependencia de otros: Bolviéndose al Interior dichos Comerciantes piqueros con disminución de sus cortos fondos en costas y cortos, sin más resarce que el producirse con repetición que el Puerto no servía.

⁹ Probablemente *lapsus calami*: 'postas'.

¹⁰ Por cortaderas.

Por conclusión se ha reducido la existencia de Cobija a un Problema embuelto en esclarecidos opositores; como los hubo en tiempo de Carlos 3º; que los Comerciantes de las Capitales Interiores (hoy de Bolivia), ocurrieron solicitando la apertura del nominado Puerto de Cobija como más cercano, y hacer que las negociaciones doblacen el cavo de Ornos o crusazen el Izmo de Panama, a fin de ebitar las pérdidas que mantenían desde Buenos Ayres, por los Indios pampas, rios como son el Tercero, Segundo de Córdoba, Lestero, de Tucuman, Las Piedras, Pasaje el de león, Suipacha, etc.

El Rey teniendo a la vista la solicitud, y por no proceder a ciegas, pidió informes a los Birreyes, y demas mandatarios le informacen acerca del Puerto de Cobija; quienes prebenidos por los Comerciantes de Lima, y Buenos Ayres informaron unanimes que el Puerto de Cobija aunque inmediato, hera inutil para formar establecimiento en el, por la escaces de aguas, dilatadas trabescias, y casi inaccesibles Cordilleras: El Rey por estos siniestros informes, no dió curso a la citada pretenscion de los Comerciantes del Alto Perú quedando Cobija notado de inutil.

El Libertador bien conoció que eran bencibles los escollos imaginarios sobre Cobija y que havia capacidad para rebivir las antiguas huellas para el Interior¹¹, por lo cual decretó su Apertura.

El Señor Cotera también mandó fabricar Almacenes, cierto de que no había estorbo alguno. Debieran avergonzarce los que bierten la insufrible intemperie de las Cordilleras, cuando jamás sierra, a bista de ver las marchas, y contramarchas que hacen por ellas los Comerciantes Ultramarinos, asi hombres como mujeres, por todo lo que ofrece la carrera de Cobija brevedad para las internaciones de negocios, y seguridad libre de asaltos; amas de esto no solo se deve Mirar Puerto sino que a la corrida del tiempo se consideraría una llave de la República, siempre y cuando el Gobierno Supremo se hallace en proporcion de realizarlo con esclucion de toda dentrada de negocios ultramarinos; y de lo contrario se reputará por un asilo de contrabandistas.

La cadena que forma los Serros, Colinas y Ribasos en toda la Costa ofrecen a la vista abundancia de Metales de Cobre, y acaso de otros que no se han reconocido hasta la presente.

Si algun curioso dudase de la realidad de cuanto se ha dicho en esta observación, dirjase al que tiene la honra de Subscribir, quien se compromete, siempre y cuando me presente con patente del gobierno conducirlo a mi costa a un reconocimiento general.

Es fecho en San Pedro de Atacama a 15 de marzo de 1832

Gavino Ibañez

¹¹ El que reafirme que se trata de huellas antiguas demuestra que éstas pudieron corresponder a senderos abiertos para el tráfico de caravanas de llamas, carretas o mulas. Algunas pudieron ser prehispanas y otras trazadas por los comerciantes utilizando parte de las más antiguas.