



## Los bolivianos que un día gobernaron el mar

–Para que Cobija, Puerto Lamar active, con su recuerdo, nuestro presente–

**A** quienes tenían en su imaginario la fija idea de que en Puerto Lamar aquejaba una aparente y, al mismo tiempo, desesperante quietud, sorprendió una de tantas veces la agitación del lugar. La provincia costera de Bolivia, mostró en agosto de 1868 su naturaleza impredecible. La expansión de la fuerza aterradora de un maremoto paralizó sus actividades, y aunque el lugar no fue epicentro, fue de todas maneras aterrador.

El impacto del sismo lo sintió la diversa población, en cuya cabeza, el prefecto José Edmundo Taborga atendió la emergencia. Esta experiencia le llevó a que un año después, con pronóstico de una nueva fatalidad, se ocupara de trasladar hacia las partes altas de la costa, los archivos públicos y los bienes que buscaba resguardar. Lo mismo hicieron los comerciantes y empresarios. Después de intentar distintos envíos por mar, se unieron al grupo que en lo alto esperaba el desenlace. Por lo menos eso había escrito el legendario prefecto a su homólogo de Potosí, que se hallaba a una distancia aproximada de 530 kilómetros.

Ya había entendido la soledad del desierto en la agitación de la provincia. Se había enfrentado a situaciones adversas en ese confín de patria. Tres o cuatro piedras no menos colosales le tocó esquivar: La escasez de moneda que traía aparejado el contrabando de metales de plata, el terremoto de 1868, la fiebre amarilla que comenzó en enero, y este vaticinio de octubre de 1869. Tampoco estaba ausente de ese panorama la vigilancia a los conflictos políticos.





El descubrimiento paulatino de riqueza en la provincia costera boliviana había alimentado otra agitación. A partir de esto no sólo creció el puerto, sino toda la provincia, y el interés y la ambición se mezclaron y vio llegar a empresarios ingleses y chilenos con concesiones de explotación huanífera, salitrera y cuprífera.

La geografía, el desierto, la costa y la impredecible naturaleza de los maremotos o las enfermedades se integraba a la agitación de las revueltas políticas, a la llegada de peones y trabajadores de la extensa costa que juntaba temporalmente a peruanos, argentinos y chilenos en territorio huanero boliviano. Entre esta “muchedumbre mestiza” (Lora, 1996) se mezclaba el español, el aimara, el quechua, y otras lenguas próximas en la región y seguramente alguna más de las 33 lenguas que hay en Bolivia de los tantos pueblos que en 2015 consolidaron el registro constitucional plurinacional.

*“Las capas más explotadas y hambrientas del pueblo, campesinos y artesanos de la región central, sobre todo los “vallunos” empujados por la escasez de la tierra, rinden su tributo a las empresas salitreras y así se forma una de las primeras modalidades de nuestro proletariado, “el pampino.” (Lora, 1996:83)*

Entre los que llegaban, habían algunos arrieros que se dedicaban al transporte de mercancías entre los puertos de la costa y las poblaciones del interior. Antes habían sido pongos o peones de los latifundistas o de la minería, campesinos, artesanos y obreros o dueños de los pequeños obrajes de textiles que fabricaban telas de algodón y lana, curtido de pieles, alfarería y elaboración de vinos.

*“para crear esta nueva clase durante los primeros decenios del siglo XIX debería haberse previamente ocasionado la ruina de amplias capas de comunarios, pequeños propietarios y artesanos mediante la expropiación, para que así perdieran su calidad de productores libres” (Lora, 1996: 49).*

Hay que decirlo, el puerto no era propiamente una patria chica. La vigilancia empataba con encarcelamientos y otros castigos judiciales y políticos. Los artífices del establecimiento fueron los prefectos. El dominio del poder central que ellos representaban, así como los subprefectos y otros funcionarios públicos era más fuerte y estructural que cualquier novedad o definición de carácter local y administrativo. Cabía la “muchedumbre mestiza” de peones chilenos y peruanos, también los exilados argentinos, los comerciantes y aventureros, los políticos insurgentes, todos migrantes pero eso no hacía una “patria común, adonde caben todos y adonde hay mesas francas para estómagos aventureros” (Marín: 1932).



Indudablemente, éste era un universo que forjaba al boliviano del mar.

Hasta 1879 Bolivia tuvo la provincia de Atacama, en cuya capital, Cobija, estaba constituido el primer puerto mayor de la república: Puerto Lamar. Luego se desarrollaron, Tocopilla, Mejillones y Antofagasta, todos puertos bolivianos en el Pacífico.

En todo el ancho de su costa pacífica tenía el mar y al lado contrario, el árido desierto de Atacama que al pie de los Andes orientales recogía algunas aguas exiguas que en su descenso no llegaban junto a la rugosidad de la quebrada seca.

La cadena montañosa de los Andes, de sur a norte paralela a la costa y con una distancia de unos cien kilómetros, acentuaba la existencia de un sistema hídrico por el que se escurría el agua dulce. La provincia costera boliviana se enfrentaba a la escasez de agua y a la aridez. Por la superficie de la provincia descendían quebradas de las montañas, en las que se formaban las aguadas. Las que se encontraban cerca de Cobija provisionaban a los vecinos, sin embargo era ardua la tarea de obtención regular.

No es extraño, aunque sí impresionante, leer el testimonio del oficial norteamericano que tenía su buque anclado cuando sintió los estertores que salieron del mar y descubrió por la fuerza de las olas que golpearon en los farallones del lugar, a los antepasados indígenas enterrados y ahora momificados por la sal. Según el marinero L. G. Billings, estaban asombrosamente conservados, acuclillados en posición fetal. Al frente, sobre la montaña de arena, el maremoto había abierto tumbas milenarias. Estaban “[...] colocadas en filas concéntricas, como en un anfiteatro, las momias de los aborígenes muertos aparecían de nuevo a la superficie. Habían sido enterradas sentadas frente al mar. Estaban sorprendentemente conservadas gracias al salitre que impregnaba el suelo” (Manns, 1972).

Quedaron las momias de frente mirando el mar, mientras las inmensas olas elevaban los barcos mercantiles varios metros para luego descender abruptamente al interior del mar. El subprefecto de Calama Pedro Cartadilly también relató lo que vivió en Cobija:

*A las cinco y media de la tarde el día 13 del corriente acaeció en este Puerto un temblor de tierra cuyos efectos inusitados causaron un fenómeno extraordinario en el mar, el cual a los pocos instantes principió a retirarse para afuera, de tal manera que se temió sucediese alguna gran catástrofe, felizmente vino la marea que sobrepujo a las más altas del flujo ordinario, pero sin causar ningún mal. Cada cuarto*



*de hora se sucedieron las mareas de una manera extraordinaria, el flujo subió al más alto punto en la conocida, demostrando un singular acontecimiento. Este fenómeno que infundió pavor a la mayor parte de los habitantes de este Puerto se siguió repitiendo casi de una manera regular cada cuarto de hora hasta las cuatro de la mañana en que quedó el mar en su estado natural.*

Se había presentado de manera funesta en los puertos de Perú:

*“desde Iquique hasta Chala inclusive han sido destruidos en su mayor parte, pues el mar en su gran flujo ha arrasado todo cuanto a su paso encontraba. La mayor parte de esos puertos han quedado destruidos por la gran fuerza del poderoso elemento e innumerables víctimas. (...) El suscrito ha enviado en el Vapor de Guerra Chileno Covadonga, al Médico Titular de este Puerto con objeto de favorecer a las heridas y conduciendo algunos víveres, agua, algunos otros efectos de socorro que se han reunido en este Puerto para los desgraciados que en Iquique han sufrido los efectos de ese funesto acontecimiento, pues las noticias que tenemos de la gran destrucción ocurrida y del grado de miseria a que han quedado reducidos esos habitantes, obligan grandemente la conmiseración del mundo entero. (...).*

*En los Puertos del Sud tampoco ha ocurrido ninguna novedad, pues los estragos han principiado desde Iquique para abajo, de donde se ve que en los demás Puertos del Norte se haya hecho sentir también la enormidad del terrible azote. Por lo demás este Departamento continúa en perfecto orden y tranquilidad. Firma Pedro Cartadilly. Potosí, agosto 30 de 1868. Contéstese. [En la fecha se contestó]”. (Correspondencia Lamar/Potosí. 19/08/1868).*

El prefecto Tabora (Correspondencia Lamar/Potosí. 11/09/1869) sabía que la prevención valía más que otra cosa. Por eso, un año después, sin otra opción, acarrió cuanto pudo a la parte alta. Pensó que si sucedía lo peor al menos se salvarían los libros contables, las cuentas y los archivos. Con temblores de la superficie arenosa de tanto en tanto, llevó los fondos de los almacenes fiscales. Mientras eso sucedía, expresaba desde lo más alto “Oportunamente daremos avisos respectivos”.

Esa era la advertencia que leía el prefecto de Potosí.

*“De allí si por fin se cumple el pronóstico del cinco de octubre, presenciaremos las fatalidades que ocasiona el mar. Dios tendrá misericordia de nosotros después del flagelo que con cuatro meses y medio nos ha puesto la muerte y consiguientes desgracias ante nuestros ojos”.*



Desde el río Loa hasta el río Paposo, la costa de la provincia tenía una extensión de aprox. 482 kilómetros. Su situación geográfica estaba entre los 21o y 30o de latitud sur, entre hondas quebradas que hacían separación entre la costa del Pacífico y la cordillera de los Andes, en un cuadrilátero no plano de unos 120 kilómetros de ancho irregular. Tenía aspecto cerrado, sin golfos o ensenadas. No había vegetación más que en las inmediaciones de algunos riachuelos. Las aguadas que emergían de las quebradas que habían descendido de la cordillera de los Andes, en especial de La Puntilla, proveían a los buques (Menéndez, 1860: 120), en su mayoría extranjeros, que realizaban parte del comercio del puerto. El río Loa definía frontera con Perú y al sur el Paposo lo hacía con Chile. Al este se ubicaban Potosí y Argentina. El desierto tenía unos linderos claros entre la costa del Pacífico y la cordillera de los Andes y configuraba un clima, una topografía y una historia. Contaba en 1860, de acuerdo con Montes de Oca (2005), con 34 mil habitantes. De estos, Menéndez (1860:202-204) afirma que cuatro mil estaban en la capital.

Las arenas y la falta de vegetación y agua contribuían al clima cálido y seco. Aunque mejoraba por la proximidad del océano, la vecindad de Los Andes y la abundancia del rocío de la noche. Los archivos consultados señalan que la temperatura variaba entre 18 y 34 grados centígrados. A veces por la quietud excesiva de la atmósfera, ascendía a 38 y rara vez a 40. Esto ayudaba a que las noches fueran frescas para recorrer la costa. La temperatura de las ocho de la noche era agradable, aunque la niebla que descendía era incómoda (Menéndez, 1860: 104). No obstante, la niebla humedecía durante la noche y alimentaba la rara vegetación.

La atmósfera adquiría una frescura agradable en la estación calurosa cuando al lugar llegaba una corriente fría del estrecho de Magallanes, que descendía la temperatura a cinco o seis grados menos que la del resto de las aguas del océano, de la misma forma que ayudaba la proximidad de las montañas cubiertas por nieves.

La provincia de Atacama heredó y construyó caminos que unían el puerto con poblaciones de la costa, de la frontera y del país: Calama, Caracoles, Quillagua, Antofagasta, Tocopilla, Chacance y otros. Algunos tenían instalación de postas y postillones para la comunicación. Se podía equiparar a una especie de sistema que se había robustecido cuando en noviembre de 1832, Andrés de Santa Cruz integró el servicio semanal de correos entre Potosí y Cobija con la administración principal en el puerto capital y otra en Calama. Relata Isaac Arce (1996:19) que ese año se verificó en las rutas el desarrollo de obras de mejoramiento, limpieza y mantenimiento. Tiempo después, en julio de 1839 dio otro salto importante que consistió en la aprobación al ejecutivo de una inversión



anual de 30 mil pesos en reparación de edificios, construcción del muelle, cuidado y refacción de aguadas y arreglo de postas.

No es excesivo afirmar que la intención era esencialmente mejorar el comercio de tránsito interno con los estados vecinos y evitar el tráfico clandestino (Ley Colección del Congreso.12/11/1844). Tal vez por eso mismo parecía haber conexión entre el desarrollo de los caminos y la concesión de privilegios orientados a la formación de sociedades o empresas que se encargaran de establecer carretas de porteo de cargas entre Cobija y La Paz (aprox. 667 kilómetros) así como a Potosí (aprox. 530 kilómetros).

Por mandato del gobierno central, los prefectos daban a la provincia el sentido político que vivía la República y gobernaban en esas condiciones geográficas que se habían revelado indomables e inmensamente ricas. Las condiciones de la distancia y el desierto no la apartaban de los acontecimientos del centro de poder político pues impactaban sobre el territorio y abrían espacio para el patriotismo de la comunidad cobijeña frente a la necesidad de vigilancia del poder, del espacio, la riqueza y de la frontera.

Otros detalles de la correspondencia, que informaba sobre las prevenciones frente al posible sismo de 1869, se referían al destino de las mercancías:

*para que haga saber al Comercio de esa plaza que a consecuencia de los anuncios de mareas altas en el mes entrante y temiendo que los almacenes fiscales sufran, he trasladado los enseres y efectos a otros almacenes [También llevé a] la parte más elevada a la población, así que solo sufrirán en sus intereses cuando Cobija desaparezca totalmente. Las casas de consignación me han reclamado esta medida y se empeñan en despachar cuanta carga puedan. Con este motivo hago saber a V. G. que toda la población que estaba [en] la parte de la playa se ha retirado a los altos adonde he mandado acopiar víveres y agua.*

Hay una alarma general (correspondencia Lamar/Potosí, 27.09.1869).

Por esas razones hubo despueblo de Cobija en esa ocasión; luego, paulatinamente, retornó su vitalidad con la actividad de los comerciantes, empresarios, administradores, trabajadores y habitantes en general y se restableció el orden que imponía la máxima autoridad de la provincia. Esa agitación geográfica y social en la aparente quietud de la provincia de Atacama y en su capital Cobija, en cuya costa se ubicaba el primer puerto mayor de Bolivia, hubiera continuado su existencia de esa manera con los bolivianos que forjaban su gobierno en el mar,



*“si no hubiera contenido nada más que arena inservible habría separado con su enorme soledad las soberanías de Bolivia y Chile.”*  
(Querejazu Calvo, 1995)

Pero la historia de Cobija y de toda la provincia de Atacama con costa marítima, no fue esa.

Kathya Jemio A.  
Doctora en Historia  
kajemio@elpoli.edu.co

### Referencias bibliográficas

1. ARCE, Isaac. (1996). Narraciones históricas de Antofagasta. Chile. 1930. Reimpreso en 1996. [s. ed.].
2. BOLIVIA. Ley. Colección del Congreso. Puerto Cobija. Archivo del Congreso Nacional de Bolivia. 12/11/1844. Colección Oficial de Leyes, Decretos, Órdenes y Resoluciones de la República de Bolivia. 0-01-A-1835-001. La Paz.
3. CARTADILLY, Pedro. Prefectura y Superintendencia de Hacienda y Minas. Lamar. 19/08/1868. Correspondencia Lamar/Potosí. PD1256-AHP. Archivo Histórico de Potosí.
4. JEMIO Arnez, Kathya Rosario (2015) A espaldas vueltas, memorias muertas. La cotidianidad de Cobija, Puerto Lamar y las tareas de los prefectos (1864-1871). Tesis Doctoral en Historia, Universidad Nacional de Colombia - Sede Medellín.
5. LORA, Guillermo. (1996). Historia del movimiento obrero boliviano. Enciclopedia boliviana. La Paz: Los Amigos del Libro.
6. MANNS, Patricio. Los terremotos chilenos. Quimantú: Santiago de Chile. 1972. Disponible en: <http://www.angelfire.com/nt/tsunamiArica/> (21 de octubre de 2007).
7. MARÍN, Astrana. (1932). La Vida del buscón. Libro 2°. Obras completas de Quevedo. Madrid: Ed. Cr. De don L. Astrana Marín. Tomo I p. 99. Ficha 44. <http://web.frl.es/fichero.html>
8. MENÉNDEZ, José Baldomero. (1860). Manual de Geografía y Estadística del Alto Perú o Bolivia. La Paz: Librería Rosa y Bouret. (Procedente de la Universidad de Harvard).
9. MONTES DE OCA, Ismael. 2005, 15/12/2007. Enciclopedia geográfica de Bolivia. La Paz. 2005, cap. 10. [Libro en línea]. Disponible en: <http://www.bolivia.com/geografiadebolivia/cap10.htm>
10. QUEREJAZU Calvo. (1995). Aclaraciones históricas sobre la guerra del Pacífico. La Paz: Juventud.
11. TABORGA, José R., Correspondencia Lamar/Potosí. Lamar. Prefectura y Superintendencia de Hacienda y Minas. 11/09/1869. PD1293-AHP. Archivo Histórico de Potosí.
12. TABORGA, José R., Correspondencia Lamar/Potosí, Lamar, Prefectura y Superintendencia de Hacienda y Minas, 27 /09/1869. Archivo Histórico de Potosí.



*Ave ancestral y mítica para las culturas indígenas de América del Sur, el Rey de los Andes eligió el cielo boliviano como su hábitat preferido y creó una conexión espiritual entre el hombre y la Naturaleza -el Mundo Superior, para los indígenas- que pervive hasta hoy. El Cóndor de los Andes, el ave voladora más grande del mundo, es llamada “mensajero de los dioses”, considerada el espíritu de las montañas y responsable de que el sol salga detrás del inmenso altiplano sobre el cual se erige el Estado Plurinacional de Bolivia. En su honor, la más alta distinción que se otorga en este país es la Condecoración Nacional de la Orden del Cóndor de los Andes, y no solo es el emblema de los imaginarios de lucha bolivianos, sino que también es símbolo de grandeza y libertad en los escudos nacionales de Ecuador, Colombia, Bolivia y Chile, países suramericanos unidos por la memoria de la gesta independentista que aniquiló al régimen colonial español.*

**María Fernanda Montoya**  
Politécnico Colombiano.