CUADERNOS
DE HISTORIA 37
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS HISTÓRICAS
UNIVERSIDAD DE CHILE DICIEMBRE 2012: 241 - 248

NOTICIAS SOBRE LOS INICIOS HISTÓRICOS DE LAMAR (COBIJA), PRIMER PUERTO DE BOLIVIA EN EL PACÍFICO (1828)

Eduardo Téllez Lúgaro[*]
Osvaldo Silva Galdames[**]

Resumen: Se publica íntegramente y con su ortografía original el manuscrito, depositado en el Archivo Histórico de Bolivia (Sucre), de quien fuera administrador de la aduana de Lamar (Cobija), Manuel Hernández Alonso, con inéditas referencias sobre el poblamiento y desarrollo inicial de este puerto, fundado en 1825 por Simón Bolívar, para el servicio de la república de Bolivia, en la árida costa del desierto de Atacama.

Palabras clave: Bolivia, Cobija, Lamar, provincia de Atacama, Bolívar, Sucre, Hernández Alonso,1828, Valparaíso.

NEWS ABOUT THE HISTORICAL BEGINNINGS OF LAMAR (COBIJA), FIRST PORT OF BOLIVIA IN THE PACIFIC (1828)

Abstract: It is published with its original spelling and in full the manuscript, deposited in the historical archive of Bolivia (Sucre), by who was administrator of the Office of Lamar (Cobija), Manuel Hernández Alonso, with unpublished references abaout the settlement and initial development of this port, founded in 1825 by Simón Bolívar to the service of the Republic of Bolivia, on the arid coast of the Atacama desert.

Key words: Bolivia, Cobija, Lamar, province of Atacama, Bolívar, Sucre, Hernández Alonso, 1828, Valparaíso.

Recibido: junio 2012 Aceptado: octubre 2012

[*] Universidad Bernardo O'Higgins. Correo electrónico: etellez@uchile.cl
[**] Universidad de Chile. Correo electrónico: osilva@uchile.cl

Introducción

Cobija, el primer puerto oficial de Bolivia sobre la Mar del Sur, fue, en su momento inicial, un arquetipo de improvisación política.

La república andina fundada por Simón Bolívar en 6 de agosto de 1825 nació sin un apostadero habilitado en el Pacífico y el estadista caribeño, nombrado Presidente vitalicio de aquella, pretendió reparar esa penuria asumiendo otra: establecer un acceso portuario en la rada de Cobija, alojada en un flanco inclemente del desierto de Atacama, lo que planteaba al novel Estado altiplánico un duelo desigual con la naturaleza. Casi sin habitantes en 1824 (una peste había dado muerte o ahuyentado a todos su pescadores indígenas), con escasas aguadas, poco forraje y alejada de los principales centro urbanos del Alto Perú, la aldea de Cobija no era al primer golpe de vista una solución propicia. Empero, mientras iniciaba gestiones encaminadas a anexar a Bolivia la más favorable rada pascana de Arica, ubicada en el confín sur-oeste del Bajo Perú, el caudillo venezolano se allanó a crear un puerto en regla, el 28 de diciembre de 1825, en el surgidero de Cobija, bajo el nombre de puerto La Mar, trocado pronto en **Lamar** en los protocolos extendidos por los funcionarios gubernamentales[1], el que quedaría, en teoría, habilitado a partir del 1° de enero del año entrante[2]. El 29 de diciembre, por otro decreto, designó al mariscal de Ayacucho, Antonio José de Sucre, presidente provisorio de la república alto-peruana, la que dejó definitivamente en enero de 1826, para ir a hacerse del gobierno del Perú.

El 28 de febrero de 1826, mirando a fomentar el poblamiento de Atacama y de otorgar una base demográfica sólida a la nueva salida marítima de Bolivia, Sucre eximió por decreto a los habitantes de la provincia atacameña de impuestos directos por el término de un año[3]. El mariscal, sin embargo, admitió ante Bolívar que esa resolución era un puro fuego de artificio. "Los decretos harán bulla…Con eso servirá de algo por si el Perú se niega a dar Arica… de lo contrario se arruina ese puerto poniendo franco el de Cobija como sería consiguiente", le decía en carta escrita en mayo del 26[4]. Y en otra:

[1] Hemos adoptado en este artículo la ortografía Lamar, que fue absolutamente dominante en la documentación corriente de la administración boliviana desde la década de 1820. La forma apropiada es La Mar, sin duda, el cabal apellido del general José de la Mar, prócer americano, nacido en la presidencia de Quito, en cuyo honor se dio en 1825 tal designación al puerto de Cobija. En ciertos escritos aparece, además, bajo la forma grafológica La-Mar. En la práctica, siguió llamándose Cobija a la rada atacameña, en el habla corriente, y Lamar en el lenguaje funcionario; esto es, fusionando los dos caracteres que forman el término patronímico, dejando habitualmente en el olvido el hiato o el guión unitivo. Acatamos, salvo excepciones justificadas, este uso, vuelto costumbre por la burocracia alto-peruana. En la nota de M. Ayala, v. gr., que presenta el informe de Hernández y en éste mismo se emplea Lamar.

[2] Bolivia. *Colección oficial de leyes, decretos, órdenes, &. de la república boliviana. Años 1825 y 1826*. La Paz, Imprenta Artística, 1827(?), p. 93.

[3] Id., p. 128.

[4] "De Sucre a Bolívar, Potosí, 09.03.1826"; *apud* Daniel Florencio O'Leary, *Memorias del General O'Leary publicadas por su hijo Simón B. O'Leary, Correspondencia de hombres notables con el Libertador*, Caracas, Imprenta de la Gaceta Oficial, tomo I, p. 302.

"Arica será un puerto magnífico para Bolivia…Para el Perú será nada", esperanzado en conseguirlo[5]. En los hechos ambos venezolanos dudaban de la aptitud de Cobija y se obstinaban en sustituirlo por el añorado fondeadero ariqueño, tradicional salida al mar de la antigua audiencia de Charcas, maniobra que naufragó a poco. De allí en adelante la administración de Sucre se resignó a bregar por dejar a Lamar en el mejor pie que le fuera dable.

Como se preveía, ese propósito se estrelló con la realidad. No se avanzó decisivamente en 1826 en tanto el tiempo que se hubiera requerido para ello, se dilapidó en sostenerlas comentadas tratativas dirigidas a dejar Arica en la órbita territorial de Bolivia. Desvanecida aquella quimera, se redobló el interés por Cobija y a inicios de 1827 fue designado el primer administrador de aduana del nuevo puerto, nombramiento que recayó en el neogranadino José Álvarez, un mercader regional con intereses comerciales en Salta. Gaspar Aramayo, entretanto, que se hallaba desde el año anterior instalado en la silla del gobierno provincial, recibió instrucciones perentorias de "llamar al concurso del tráfico del Puerto", advirtiéndosele, además, que su fomento "no tenía pensión ni techo que pagar a ningún comerciante"[6]. Álvarez llegó a Cobija, en abril de 1827, proveído de $ 4.300 y algunas herramientas. En octubre de ese año, de otro lado, el gobierno dispuso el establecimiento de una repartición aduanera, tutelada por la agencia principal de Potosí. Pronto se dejó sentir, por lo demás, la abierta dependencia que Cobija tenía de Chile: casi todo el material requerido por la edificación de la oficina de la aduna debió internarse desde Valparaíso. Las obras del despacho de la aduana y la dotación de un sistema de aljibes, demandaron una subida remesa de insumos, puertas, ventanas, protecciones de fierro y 20.000 ladrillos, comprados a una casa inglesa de Valparaíso. Con el cargamento viajó además un perito británico, a quien quedó entregada la fiscalización de las labores[7]. La demorada oficina, de unos veinte metros cuadrados, quedó concluida antes de terminar el segundo trimestre de 1828, a pesar de las enormes penurias económicas que en su cometido debió enfrentar Álvarez; tanto que al arrancar el primer trimestre de ese año la deuda con Valparaíso, todavía no cubierta, subía de $ 7.700[8]. Faltaba, asimismo, acabar los almacenes y demás dependencias de la agencia.

Había otras carestías. Como era de prever, la totalidad de los matalotajes y víveres de boca eran remesados desde Valparaíso y se padecía una preocupante carencia de agua potable; los tres manantiales cercanos a la rada, que proveían un brebaje salobre,

[5] Id. "De Sucre a Bolívar, Chuquisaca, 11.05.1826", p. 319.

[6] Archivo Nacional de Bolivia (en adelante ANB), Ministerio del Interior (en adelante MI), 25/23, Correspondencia recibida del Litoral, 1832. Las cifras separadas por el signo / refieren al tomo correspondiente (ubicación izquierda) y al número del legajo citado (derecha).

[7] ANB, Ministerio de Hacienda (en adelante MH) 17/3 del ministro de hacienda al prefecto de Potosí, 01.10.1827; MI. 17/18, de Álvarez a Facundo Infante, La Mar, 24.10.1827 y del mismo al ministro del interior, Lamar, 20.11.1828.

[8] ANB, MI, 22/21, Álvarez al ministro del interior, Lamar, 20.02.828.

no parecían ser aptos para saciar a la densa población que, se afirmaba con candorosa fe, afincaría prontamente en el puerto[9].

Así y todo, Sucre buscó aguijonear el poblamiento de Lamar disponiendo el 10 de septiembre de 1827 la exención de impuestos directos por tres años para los vecinos de Cobija. Cada jefe de familia, nativo o extranjero, recibiría predios de 1.000 varas cuadradas. Los de origen nacional que se asentaran en el puerto mismo o hasta diez leguas de éste, además de la garantía de la supresión de tributos, recibirían dos vacas, diez ovejas, dos mulas, herramientas agrícolas y cuatro parcelas de tierra que se obligaban a trabajar. Aquellas familias que se situaran a la vera del camino de Cobija a Potosí, y levantaran postas de aprovisionamiento y reparo, serían gratificadas con el doble de animales y de tierra. El transporte de las familias que desde el interior quisieran radicarse en Lamar sería parcialmente costeado por una subvención estatal de 20 pesos. El Gobierno de Atacama quedó a cargo de financiar con recursos provenientes de las contribuciones locales la compra de utillajes, mulares y algún ganado lanar y bovino para dotar a los nuevos migrantes[10].

A comienzos de 1827, Sucre había facultado al mercader español Lucas de la Cotera a abrir una sucursal comercial en Cobija y a fraguar un sistema eficaz de comunicaciones con el interior. De la Cotera fue estimulado con la adjudicación de extensos predios para la manutención de ganado mular y devino en el mayor mediador comercial del Gobierno boliviano con el exterior, aparte de ser el principal importador privado de Cobija[11].

Recién el 18 de octubre de 1827 se izó ceremonialmente, por primera vez, el tricolor boliviano en Cobija[12] y en noviembre quedó instalado firme el correo mensual entre Potosí y Lamar, el que luego se prolongó hacia Oruro[13]. Entretanto, el primer bajel (portaba bandera inglesa) recaló en Cobija, en agosto de 1827, para descargar seguidamente armamentos y otros efectos. Para noviembre, más de una docena de barcos de distintos pabellones tocaron en Cobija, trayendo en sus bodegas diversidad de insumos y artículos de lujo[14]. Ese flujo respondía al decreto que el 5 de diciembre de 1825 firmara Bolívar imponiendo la rebaja de aranceles aduaneros para las introducciones hechas por Cobija, las que pagarían el 8% según valor, quedando exentas también de

[9] Id., loc. cit., 22/1/1828; además 22/23, del prefecto de Potosí al ministro del interior, 26.02.1826; MH, 11/14, prefecto de Potosí al ministro de hacienda 26.05.1828.

[10] Bolivia, *Colección oficial de leyes, decretos, órdenes, resoluciones & c. que se han expedido para el régimen de la república boliviana*. Reimpresa de orden del gobierno, con anotaciones y dos índices, La Paz, Imprenta del Colegio de Artes, 1834, vol. 2 del tomo I, pp. 164-166.

[11] ANB, MI, 19/16 "Del ministro. del interior al prefecto de Potosí", 12.03.1827; "El Cóndor" núm. 17, 26.02.1828 y núm. 131,0 5.06.1828.

[12] ANB, MI, 17/18,"De Álvarez al Ministro del Interior", 18 y 24/10/27.

[13] ANB, MI, 18/20, "Informe del prefecto de Potosí al Ministro del Interior", 26.11.1827; del mismo, Informe en 22/23, 23.03.1828; también "El Cóndor" núm. 101, 12.11.1827 y núm. 102, 14.11.1827.

[14] "El Cóndor" núm. 91, 30.08.1827; núm. 93, 13.09.1827; núm. 103, 22.11.1827; núm. 114, 06.02.1828; núm. 113, 05.06.1828. Se han revisado además los cuadros y manifiestos que corren en ANB, MI, 17/18; 19/18;19/16 (año 1827). MH, 11/14, (1828).

los derechos de alcabala[15]. Antes de un año, la providencia había sido sustituida por otra, expedida por el congreso constituyente que el 9 de noviembre redujo los derechos de importación al 2%, y que se transformó en ley el 6 de enero de 1827[16]. Las medidas apuntadas trajeron a Cobija a cuatro comerciantes (marzo de 1828)[17] al tiempo que algunos vecinos de Salta cursaron solicitudes al Gobierno paceño requiriendo entrega de tierras en el ancladero alto-peruano[18].

Las turbulencias que entre abril y agosto de 1828 condujeron finalmente a la renuncia de Sucre a la presidencia de Bolivia y su alejamiento del país (que se hizo justamente por Cobija) golpearon hondamente la corta y precaria vida de Lamar, desgana de la que solo se recobraría bajo la presidencia de Andrés de Santa Cruz. Álvarez, hastiado de lidiar con la falta de recursos, los desaires del gobernador de la provincia y con meses de salarios impagos, presentó su dimisión al cargo de administrador de la aduana, aceptada por el Gobierno en agosto de 1828. Mariano Zubieta, que lo relevó el 1º de septiembre, se topó de lleno con la crisis transitoria del puerto y no alcanzó a perdurar en su puesto gerencial. Sobrepasado, pronto ofreció su renuncia. El cupo fue llenado entonces por Manuel Hernández Alonso, otrora secretario de la prefectura de Potosí, el artífice de la reseña que se publica enseguida. Se trataba de un funcionario apreciado por la superioridad potosina, donde probablemente dejó liadas poderosas relaciones políticas. Ayala resalta sus méritos, no mucho después que iniciara su servicio, recomendando "el celo y actividad con que aquel Administrador ha empezado a marcar la marcha del destino conferido a sus aptitudes, talento y demás cualidades que lo distinguen", atreviéndose a sugerir al Ministro del Interior, Mariano del Callejo, que se las destacara ante el mismo Vicepresidente de la nación.

> Cuál era el estado del puerto en ese semestre desdichado lo deja entrever el que nuestro malogrado Zubieta, nada pudo hacer en septiembre para evitar que seis naves con efectos rehusaran dejarlas en Cobija, y optaran por seguir su derrota a Arica. Los pocos mercaderes que se asentaran antes a Lamar habían desaparecido y la comunicación con la Bolivia interior por el sendero del desierto se hallaba embarazada[19] (interrumpida)

Mientras se aprestaba a retomar el desafío de completar las dependencias de la aduna –recién en mayo de 1829 lograría que se le añadieran un cuarto de oficina, una morada para el administrador y un depósito[20]. Hernández preparó su informe sobre el momento germinal de Cobija, en la que habría de dejarnos una instantánea inmejorable de las

[15] Colección Oficial,1825/26, tomo I, p. 65.

[16] Colección Oficial, 1825/27, vol. 2 del tomo I, p. 42.

[17] AXB, MH, 11/14, "Informe del prefecto de Potosí al Ministro de Hacienda, 27.05.1828".

[18] ANB, MI, 19/16 y 19/11 (1827).

[19] "Notas de la prefectura de Potosí a los ministros de hacienda e interior de septiembre y octubre de 1828", ANB, Ministerio de Hacienda 11/14 y MI 22/23.

[20] ANB, correspondencia recibida del litoral, 1829 26/16.

grandes y menudas cosas que a esa altura definían la existencia del primer puerto que Bolivia levantó en la costa llameante de Atacama. Helo aquí.

El documento

Corresponde partir con la indicación de que el texto de Hernández Alonso (un manuscrito de cuatro carillas y cuarto, sin paginación alguna), cursado al prefecto de Potosí Manuel de Ayala, se ubica en los repositorios del Archivo Nacional de Bolivia (Sucre), específicamente en los registros correspondientes al archivo del Ministerio del Interior, tomo 26, legajo número 18. A lo anterior hay que agregar que el boceto trazado por el aduanero Hernández aparece acompañado por la comunicación, en una foja (se publica), fechada 18 de febrero de 1829, que el prefecto Ayala añadió al informe de Hernández, al momento de remitirlo al (el) doctor Mariano del Callejo Ministro del Interior del Gobierno del general José Miguel de Velasco.

Hemos decidido respetar, por lo que revela en relación con la formación y la adecuación de quien escribe a la norma culta de la época, la ortografía del redactor. Ello no obstante los desarreglos que pueden observarse en el escrito, atribuibles, quizás, al amanuense que lo ejecutó.

Acatamos el orden que ambas piezas tienen en el tomo y expediente en que se hallan. Por consiguiente, se publica en primer lugar la nota del prefecto Manuel de Ayala y luego las Noticias sobre Lamar del administrador de la aduana de Cobija.

Los textos

I. Comunicación del prefecto de Potosí, Manuel de Ayala al ministro del interior de la república de Bolivia, Potosí, 18 de febrero de 1829

Nº 25

Potosí Febrero 18 de 1829

A V. G. el Ministro de Estado en el Despacho del Interior

Sr. Ministro.

El Administrador del puerto Lamar en virtud de las instrucciones que se le dieron por el Gobierno a su marcha de esta Ciudad, ha puesto en manos de esta Prefectura con nota de 23 de Diciembre ultimo las noticias topograficas del puerto que a manera de una estadística patentisan las ventajas que presta su situacion y de las que es suceptible para su adelantamiento.

Al acompañar a V. G. todo original, para el conocimiento de S. E. el Vice Presidente, no puede menos la Prefectura recomendar el celo y actividad con que aquel Administrador ha empezado a marcar la marcha del destino conferido a sus aptitudes, talento y demas

cualidades que lo distinguen. Quiera V. G. hacerlo así presente a S. E. y recibir mis mas atentas consideraciones.

Dios guarde a V. G.

Manuel Ayala

II. Relación del administrador de la aduana del puerto de Lamar Manuel Hernández Alonso (Lamar, 23 de diciembre de 1828) remitida a la prefectura de Potosí

Noticias sobre el Puerto de Lamar

El Puerto de Lamar situado a los 22, 28 grados Latitud Sud, contiene una Bahía espaciosa formada del cerro mineral de cobre que se adelanta al Mar por el Norte con el nombre de Punta grande, y de un morro al Sud denominado Ayacucho; en la que los Buques anclados con comodidad, están perfectamente a cubierto de los temporales. Tiene para el uso de los avitantes y p.a el abastecimiento de las embarcaciones que recalan dos aguadas corrientes y algo travajadas, y otras tres que pueden travajarse a muy poca costa. Además cuando la población se aumente hay la proporción de surtirse por Mar de agua muy rica de sitios poco distantes como Alala, Mamiña…. Su clima el más benigno por ser calido y humedo es sobre manera saludable, y no conoce enfermedades estacionales.

Aunque por falta de riego sus tierras inmediatas nada producen, sin embargo se consiguen toda especie de ortalizas y legumbres, por las embarcaciones que continuamente tocan de Valparaíso. Hay p.aforragear las mulas en las alturas que dominan a Cobija un pasto escelente en el tiempo q.e llaman de lomas es decir desde el mes de Agosto al de Nobe. inclusibe; al fin de ese periodo se despachan las mulas a Calama distante treinta y cinco leguas donde se sostienen cómodamente el resto del año; mas también se pueden hacer cultibables sin dificultad veinte leguas largas de buen terreno sobre el río en dirección al puerto hasta mas abajo del punto llamado Chacance. Por lo que respecta a carnes, son las Bacas y Corderos del mismo Calama tan sabrosas y abundantes, que nada hay que desear, sino que un trafico mas continuado aumente los criadores. En cuanto a la pesca la hay todo el año abundante y variada; siendo por aora este ejercicio el unico en que se ocupan los indigenas.

Su población consta en el dia de mas de cien almas de todos secsos y edades, pero ella se aumentará rapidamente desde el momento en que el puerto reciba el impulso que necesita para su Fomento. En esta población no se comprenden los traficantes, que vienen del interior y regresan después de practicadas sus compras, ni los pescadores llamados bulgarmente changos; pues el ejercicio de estos últimos los precisa a estacionarse solamente cuando hay pesca, y a trasladarse despues a otras caletas en las que la encuentren.

Fuera de algunas casas provisionales de madera, se encuentran en el Puerto veinte y dos, seis otras que se estan construyendo. La obra de la Aduana se alla en este caso, y es de la mayor urgencia el concluirla, tanto por no inutilizar los gastos que ha costado hasta áhora, como porque semejante edificio es de la primera importancia pa.dar al puerto la respetabilidad que demanda. Ademas de la Aduna interesa tambien la construcción de un muelle para facilitar el desembarco: cuya obra ofreceria pequeños gastos, por la escelente proporción que hay para realizarla, tan pronto como quiera emprenderse.

Pero la medida que debe tomarse de pronto, y sin la que perdera este puerto todo su credito y ventajas, es la de establecer postas en el camino del interior, y avihiarlas completamente de mulas. El producto de la contribución de indígenas de la Provincia de Atacama aplicado a este objeto llenara la necesidad indicada en dos o tres años. A primer golpe de vista se dejan sentir las utilidades que resultarian en este caso, y la nulidad en que va a caer este establecimiento, si el Gobierno no toma un decidido interes en planificarlas. Realizado este proyecto se allanan todos los obstáculos que ofrecen hoy un viaje del interior a la Mar, y aciéndose más frecuente el trafico, la concurrencia de los compradores atraera la de los Buques. Fuera de los ingresos que entonces resultarían al Erario con el aum.to del giro, se aumentaría la población, se fomentaría la Arrieria de las provincias de Chichas, Lipez y Atacama, ese trajín continuado sería un estímulo pa.la agricultura, y la Provincia de Atacama preparada por la naturaleza a ser la mas rica y poblada de la Republica, conseguiria en breve este objeto, y la facilidad de esportar sus riquezas y preciosidades, protegida por manos bienechoras, y ayudada en su languido actual estado con las veneficas disposiciones del Gobierno. Establecidas las postas y atendido con eficiencia el Puerto, se estableceran igualmente varias casas de comercio que no lo han echo ya esperando favorables resultados. Con ellas se activa el giro, el comercio interior se vigoriza, los Buques se libran del desconsuelo de seguir como aora con sus cargamentos intactos, las rentas del Estado aumentan, y la población de esta Provincia y su transito y aun la de toda la Republica crecerá a lo infinito, y muy en breve.

Las postas deben establecerce en los mismos puntos qe.designa S.E. el Gran Mariscal de Ayacucho en el itinerario que pasó al ministerio del interior, pues cuanto en el relaciona sobre las distancias, pastos, aguadas y puntos que deben poblarse es enteramente esacto. Lo unico que debe tenerse presente es que como el camino por Tomave es mas corto que por Atocha convendría avilitarlo también con el doble objeto de abreviar el camino al Puerto, y con el de que los negociantes que se dirigen desde Oruro y la Paz disfruten de esta comodidad, lo mismo que los de Potosí, sin el inmenso rodeo que de otro modo tendrían que practicar viajando por Atocha.

En consecuencia el Puerto de la Mar tiene en sí mismo todos los elementos necesarios para progresar de un modo, que aumente en muy poco tiempo la prosperidad de la Republica, si el Govierno le franquea toda la protección que depende de su poder. Debe considerarse una de las mayores ventajas que el nombre que tiene ya en Europa. Nada sería mas sensible, que ver destruirse una obra tan adelantada, por no averle prestado en tiempo oportuno el apoyo que necesita para llevarla a su perfección. Lamar-Dize. 23 de 1828.

Manuel Hernández Alonso