

PRESENCIA

EDICIÓN DE HOMENAJE AL
BICENTENARIO DE BOLIVIA

Luz, Bolivia, miércoles 1 de agosto de 1976

SECCION XXXVI

24 PAGINAS

Visión del Beni

Por Gustavo Nagashiro Ribera

LAS MONTAÑAS, la piedra, la aridez y el clima frío y duro de la puna, exigieron más organización al hombre asentado entre las laderas de la Cordillera y le enseñaron a no dejar lejos la cueva donde se resguardó.

En cambio al de la manigua, aunque impenetrable la maraña, con su calor sofocante, su sabandija acobardadora, fastidiosa e inmisericorde con su ponzoña, le dejó el campo abierto para otear otros lugares mejores que los de su precaria estancia, donde encontró, es cierto, buena caza, frutas, peces y lo que necesitó para vivir orondo y feliz mirando crecer a sus hijos entre la breña, al aire libre de la pampa, al sol vivificante o respirando la brisa fresca del amanecer.

Por eso, cuando el andino bajó al llano en son de conquista, fue impotente para luchar contra este ambiente hostil, siempre agresivo, que le ponía obstáculos, que le desgarraba la piel y no le permitió ver al enemigo que le disparaba certeros flechazos envenenados que le quitaban la vida en medio de sufrimientos terribles o le desconcertaba con su permanente bullicio que remedaba voces y parecían risas burlescas.

El comentario del retorno era siempre el mismo, de desprecio, de rencor, de temor instintivo, de hostilidad al bosque, al río, a todo lo que le recordase ese infeliz suceso de existencia.

Dos hombres distintos, el primero, sedentario, productivo, triste. El otro, alerta, nómada, incansable, vagabundo, alegre, lleno de vivacidad y presteza.

El de las nieves y los vientos fríos, hurafío y taciturno, paciente y sometido. El de la selva, indómito, orgulloso, inconstante.

Nuestro interés no es hacer un estudio comparativo, sino presentar poco a poco algo de este ser de la llanura, de este hombre del Beni.

En esa inmensidad verde, rumorosa, incomparable en su paisaje, nació este hombre alegre, bullicioso, extravertido, que deambulaba en medio de la selva, entre reptiles, aves, panteras, tigres, zarzas, mosquitos y caimanes, con la misma tranquilidad con la que usted amigo lector pasea por la plazuela de su barrio. Este hombre de carácter sencillo comienza a tener muy pocas diferencias y dialectos también semejantes, según la zona donde creció hasta conformar esas tribus o naciones que trabajaron durante miles de años para construir esas lomas y terraplenes para defenderse del ímpetu avasallador y destructivo de las aguas.

Así nacieron esos tribus o naciones que D. Alcides D'Orbigny, en 1830, las describiera tan magistralmente en el estudio que les dedicó, fruto de su experiencia de 8 años en América y de "una larga permanencia en la región, donde llegamos a distinguir ocho idiomas completamente diferentes, hablados por igual número de naciones: los Moxos, con su tribu de Baures, constituían más o menos la mitad de la población de la provincia; seguían los Chapacurús, los Itonamas, los Canichanas, los Movimas, los Pacaguaras y los Iténez que vivían separados entre sí, sin mezclarse, desde hacía siglos conservando, en consecuencia, cada una su carácter nacional".

A manera de esbozo, diremos que este hombre es de una altura promedio de 1 metro 67 cms. de ojos negros, pequeños, horizontales, cabeza algo alargada, cejas arqueadas y negras, cabellos oscuros, lacios, gruesos, espesos; nariz de ventanas poco abiertas, corta; boca de labios gruesos; pómulos sobresalientes, en los adultos; la barba rala, en un mentón redondo y corto; con unos dientes blancos, sin caries, regulares, todo en un rostro oval sobre un cuerpo bronceado, delgado, de musculatura lisa, con una fuerza no concebida y una agilidad que sorprende.

Este moxeño, trinitario, canichana o movima es el mismo de todos los tiempos, con una inteligencia que el mismo D'Orbigny cuando manifiesta "lo que hemos dicho de la riqueza y elegancia de lenguas dan una idea más justa y provechosa de los americanos", cuando algunos autores del siglo XXVII, le negaron capacidad intelectual a los hombres de América.

De porte orgulloso y recto, es sencillo, amable y comprensivo. Estos atributos, le permiten aceptar la doctrina cristiana casi con facilidad, aunque en alguna parte, uno que otro, se sometió por conveniencia, para

conseguir los utensilios que no pudo fabricar y que solamente el blanco tenía. La mujer, bien proporcionada de espalda, cuello algo grueso, busto erecto y anchas caderas, tiene esa especial postura esbelta y, sin ser hermosa, es atractiva y bonita.

Es bueno describir el medio en que vivió este hombre y en el que vive todavía, puesto que la naturaleza no ha sido modificada. Árboles milenarios, de más de 50 metros de alto, otros más pequeños pero de una dureza de hierro o de acero; plantas medicinales, industriales, algunas que merecen indicación como la mara, el palomaria, amarillo, tajibo, cuta, curupaú, cedro, bi, ochoo japunaqui, mora, blanquillo, gabelito, llave, frambollán, ajo, alcornoque, aliso, ambaibo, añil, cayú, colorado, sinni, cosorío, mapajo, toborochi, cupesí, guayabochi, guapomo, guayacán, jacaranda, lúcumo, juno, momoqui, morera, naranjo, pachío, paquí, palosanto, penoco, peloto, pororó, quilachiyu, tarumá, tinto, toco, trompillo, tusequi, tutumo, cacao, lima, limón, algodónero, almendro, achachairi, caña de azúcar, camote, yuca, mani, caracore, caricari, coca, conservilla, coquino, cortadera, cuchi, chuchío, enredadera, balsamina, espinillo, aramo, gobetillo, guapurussillo, guayabo, guembé, helecho, laurel, maíz, mamurí, motoyó, papaya, pavi, azúcar, palma negra, palma colorada, sumuque, palma real, chonta, tacuara, cusi, motacú, jipijapa, patujú, totora, marayau, totai, plátano, guineos, pegapega, piña, mimosa, pitón, sandía, sauco, sirari, sujo, tabaco, bambú, urucú, piñón, macororó, vainilla, viravira, zarzaparrilla, hortalizas, repollo, lechuga, rábanos, nabo, cebolla, zapallo, pimientos, frejol, tomates, zanahoria, ajo, berenjena, hierbas, grama, paja brava, paja carona, tararaqui, trompillo, chupurujume, caré, chiori, picapica, paja cedrón, mampuesto, lagaña, cañuela, curi, toronjil, victoria regia, tanta otra planta en una flora que todavía no ha sido estudiada. Por entre este reino vegetal andan el tigre, la anta, el guaso, la hurina, el ciervo, el conejo, la ardilla, el borochi, la capiguara, el gato montes, el puerco de tropa, el puerco espin, el taitetú, el jochi pintao, el jochi colorado, el melero, el mono común, el chichilo, el manechi, el marimono, el caraya, el oso, el oso bandera, el oso hormiguero, el perico, ratas, ratones, tatú, tejón, vaca, caballo, terneros, carachupa, zorro, zorrino, pejichi, la cascabel, yoperojobbo, la sicurí, la boyé, la anaconda, la pirichuchío, la pabulo, la sirari, la pucarara, la jichimora, culebras, víbora cucu, víbora tronco, lagarto, caimanes, jausi, lagartijas, lombrices, cutuchi, la yarárá, sofó. En los ríos y lagunas: la capibara, el lobo del río, ranas, sapos, renacuajos, sapobora, tortugas o petas, tartarugas, tracayá, anguias, anguila eléctrica, pacú, bagre, bufeo, palometa, dorado, samapi, surubi, paleta, pacupeba, piraiba,

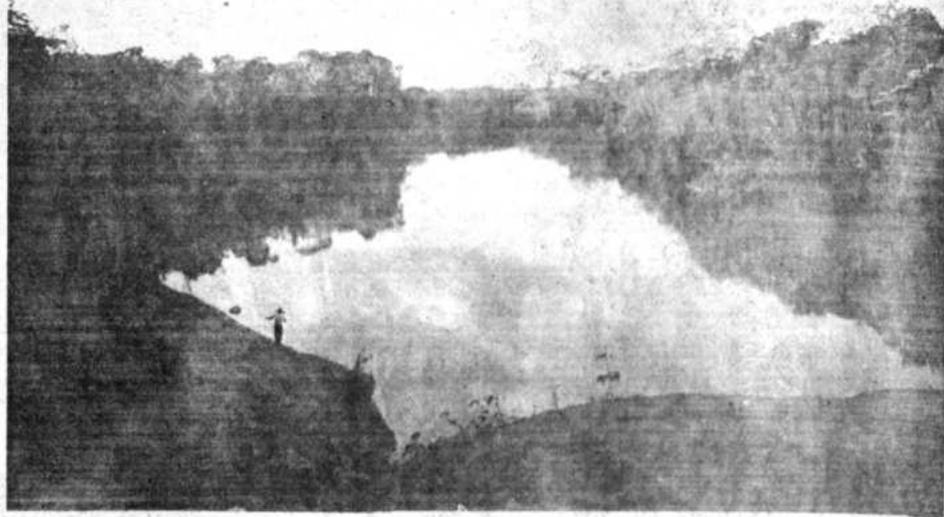
sardinas, raya, sábalo, lucunaré, boga, ventón, yayú, tachacá, palometa real, chuncuina, buchere, general, zapato, etc. Entre las aves, las torcazas, chaicaitas, mauris, tapacaré, chuvi, hijo de sol, avestruz, bato, eacaré, hijo de luna, carao, cardenal, matico, carpintero, cotorras, sumurucucu, tiluchi, pava campanilla, pava serere, garza blanca, garza morena, mutún, golondrina, gaviota, sucha, peroquí, guajojó, el silbaco, lechuzas; loros, parabas, tojos, macono, martín pescador, burgos, picaflores, tivivi, murciélagos, pato negro, pato putirí, pato roncador, bichichi, jilguero, zorzal, calandria, perdiz, socori, serere, taracó, teruteru, tijereta, tordo, sebof, tuacán, tuichi, urraea, viudita, totachi, pimpin, matadura, carcaña, cuquisá, etc. Insectos: abejas, petos o avispas, en variedades de tatú, chuturubí, negro, amarillo, apasancas o tarántulas, arañas, jetore, chulupis, chulupaca, boro, mosquito, broquelona, garrapata, garrapatilla, jejene, tabano, coloreta, marigüí, niguas, piojos, escarabajos, escorpiones, cigarras, curucusí, tapios, gorgojo, grillos, hormigas variadas, como el cepe, hormiga león, colorada, de palo santo, jorebaré, negra, cargadora, cazadora, cepeculón, turiru, mariposas en una diversidad espectacular, moscas, polillas, sanguijuelas, matacaballo, gusanos de muchas variedades.

Toda esta relación es muy reducida para lo que guarda esta tierra entre su fronda, en sus yomomos, curichis, lagunas, lagunetas, ríos, lagos, arroyos, arroyuelos, en sus pampas, donde las flores tienen tintes y colores fascinantes y el aire se modifica de tal forma que un momento es fragancioso como fétido en cualquier rato.

En este medio estupendo, terriblemente fértil, ubérrimo, con un sol que deja 40 grados a la sombra y temperaturas que bajan a cero grado; tormentas que desquician árboles gigantescos, rayos que cruzan el cielo oscuro para encender cual cerilla el mayor coloso del monte y nubes que descargan lluvias que en horas convierten la mpampa en laguna y al río en tromba, vórtice, lodo y turbión que arrastra casa, sembrado, esfuerzo, duro y sacrificio sin importarle nada, para dejar el humus esparcido por toda la extensión que estuvo a su paso, vivió y vive el moxeño, el cambia beniano.

Así lo encontró el español del yelmo y la coraza que vino por el Marañón, el Amazonas y el río Grande. Así lo encuentra el jesuita que empieza su proceso educativo desde ese instante con lengua je infantil de señas y gestos, de pedrerías y abalorios, de risas y tanteos que rinde su fruto porque en el fondo hay el sincero deseo de transformar a este indio de mirada triste antes que curiosa.

Loreto, en el pueblo de los Moremono; Trinidad, entre los Moxos; San Javier y San Pedro, entre los Canichanas; San Ignacio,



Lagunas del Beni.

entre los Moxos; Reyes, entre los Maropas; Santa Ana, entre los Movimas; Exaltación, San Joaquín, entre los Baures; Magdalena, entre los Iténez, Itonamas y Sirionó; quedan esparcidas las misiones catequizadoras que van cambiando su manera de vivir supersticiosa y salvaje, aunque no mucho en su predilección por la chicha que para él es tónico, fuerza, riqueza, poder y alegría. Pues, de no tener esta bebida, se considerará el más infeliz y despojado de la mirada benigna del cielo. Olvida momentáneamente su creencia de que el arco iris es la mujer del sol, que tiene como tarea humedecer la tierra, porque este fenómeno se le presenta con la lluvia. Y se niega a derribar los árboles corpulentos y elevados, porque cree que son hijos de la diosa.

Bajo su mando y su amparo quedaron los suyos, hasta que llegó este hombre raro que sabe mirar suavemente, sin miedo, balbuceando palabras desconocidas y mostrando cosas extrañas que tienen ruidos y que encandilan y otras donde se ve como en el agua de la laguna cuando está quieta.

Extraña la vida muelle del bosque, tendido en su hamaca, haciendo su flecha y puliendo el palo de chonta para su arco, pero no importa.

Aunque tiene que trabajar de sol a sol sembrando maíz, yuca, arroz, algodón, plátano, deshieriando el chaco, peleando con el sebof, los loros, los monos, los frutos que están en sazón, se siente mejor, a gusto y más tranquilo, ahora. Aprendió a agradecer a Dios, a un dios rubio, bueno, que lo dio todo y que no pidió nada, según le enseñaron. Es un dios que está en todas partes, aun dentro de sus mismos dioses, que es fuerte, inteligente, que es Bondad, Amor, Ternura, y es castigo para la mentira, el robo, los vicios y los excesos. Es un dios exigente, pero le agrada. Y el mismo se flagela en la plaza y carga su cruz a cuesta y le sigue en la procesión de la Semana Santa, en señal de devoción, de agradecimiento, cuando recuerda los 5.000 azotes que recibiera el Señor para limpiar el pecado.

Se vuelve celoso, exigente. No permite que nadie manche con el pensamiento la Casa de Dios.

Las canciones y las danzas comienzan a brotar de este deseo de agradar. Los monótonos bailes de la selva, las palabras o cantos al tigre, a la flecha, al sol y la luna, se van transformando en ritmos y armonías para dedicárselas y hacerlas escuchar en los altares, en las fiestas del santoral de su pueblo.

El Machetero con su paso energético, su orla

de plumas sobre la cabeza, su machete destruyendo el Mal, con su movimiento marcial o su expresión alegre, a ratos, se convierte en lo más fuerte de esta manifestación de agrado, de homenaje.

Las Bárbaras, recuerdan el cuadro de los primeros tiempos, cuando entre curiosos y con temor, con atención, sigilo y cautela, se acercaron al Altísimo y después de admirarlo, derrochar su alegría en una danza llena de vida.

Los Angelitos, son los niños del cielo que bajan también a mezclarse con ellos en su veneración.

El Rey Herodes, pasa con su hueste destructora, degollando cuanta criatura, menor de dos años, encuentra. Pero también es motivo de rechifla, de burla, en un sainete pintoresco que cambia en sonrisas la solemnidad y hasta el nerviosismo de la degollación.

El Sarao o la fiesta de la vendimia. Juana-tacora, el Sol y la Luna, las Mascaritas, Los Pigmeos, los Pusimiras, el Cabitucusiri, el Yaputuqui, el Jucumari, los Tomacumiras, los Judíos, las Graciosas, el Yabarito, todo en una mezcla de bailarines, donde sobresale el grupo de las Moperitas, muchachas núbiles que lucen hermosos tipoyes y preciosos jarichis multicolores que adornan las negras trenzas de sus lacios y perfumados cabellos negros. También se destaca por su gracia, picardía y destreza, el Japutuqui del grupo del Torito, que se encarga de enfurecerlo, ya enlazándolo, ya presentándole la capa, pero también haciendo intervenir al espectador. Quien entra en relación directa con el público, con su charla, con su gracejo, el chascarrillo y la imitación de quien le parezca mejor, sea quien sea, será el Chambelán, pregonero que pone la chispa fiestera entre todos, el Achu, que anuncia y acompaña al Santo Patrono por las calles del pueblo.

Esta expresión de la riqueza vernacular, nacida de esa mezcla del sentimiento telúrico sacado por los jesuitas del pueblo mojeño con la manifestación de la hagiografía cristiana, ha dado a esta zona un rico folclore que ya ha sido motivo de estudio particular y de una aceptación especial en el interior del país, por lo extraño que es en sí, con relación a otros pueblos y por las características que le dan una personalidad bien definida y que agrada en todo momento por la vistosidad de sus movimientos.

Pero lo que interesa al estudioso, al hombre que desconoce al autóctono del Beni, es el dato que nos ha proporcionado el estadígrafo Víctor Vargas Monasterio.

Repartidos en 35 grupos o parcialidades, quedan alrededor de 5.000 a 5.500 selvícolas, entre nómadas y seminómadas. Esta cantidad, desde luego, se relaciona a los que viven en pleno corazón de la maraña del bosque, que ya han tenido contacto con la civilización y que por uno u otro motivo, han retornado a su antiguo medio, pues el autóctono es de por sí orgulloso, lleno de celos y resentido a la menor demostración de menosprecio o incompreensión.

PROVINCIA CERCADO.- La clase indígena está dividida en dos: Trinitaria y Canichana y la clase selvícola semicivilizada. Se habla, además, el castellano, el dialecto Trinitario, que es la lengua madre de la región, en las localidades de San Javier; en Loreto, en la provincia Marbán; en San Francisco y San Lorenzo, en la provincia Moxos, así como los pobladores de los ríos Ibare, Mamoré y sus afluentes. El grupo selvícola semicivilizado que puebla la zona boscosa de Casarabe, habla su lengua nativa que pertenece a diversas parcialidades de los Sirionós, de los que quedan pocos por reducir aunque viven en estado primitivo.

PROVINCIA ITÉNEZ.- En esta zona, la clase indígena se divide también en dos: Itonama y Baure y la clase selvícola nómada y seminómada, comprendida en 11 parcialidades. La mayor parte de ellas hablan el castellano. El dialecto Itonama es usado en Magdalena y Huacaraje de la Provincia Iténez y San Ramón de la provincia Mamoré. El dialecto Baure lo emplean entre los pobladores de Baures y alrededores, en la provincia Iténez, así como en San Joaquín y sus cantones, en la provincia Mamoré. Las diferentes parcialidades de aborígenes que viven por los ríos que atraviesan la jurisdicción provincial son: San Simonianos, Pausernas, Baures, Paunacas, Sirionós, Canichanas, Yanahiguas, Jorás, Tapieti, Uros, Pacaguaras, pequeñas reducciones de pocos pobladores, entre los ríos Itonama, Blanco, San Martín, San Joaquín, Negro, San Pablo y la margen izquierda del río Iténez. Cada una tiene su lenguaje nativo y la mayor cantidad de selvícolas sin reducir.

PROVINCIA MAMORÉ.- En esta región predomina la nación Baure e Itonama y los aborígenes, cada uno de estos grupos que habla su propio dialecto, son: los Kuruguas, Canichanas y Sirionós, en estado nómada. Sobre la margen boliviana del río Iténez y casi en la confluencia con el Mamoré está el núcleo de los Moré, que tienen su propio dialecto,

atendido durante más de 30 años por los esposos Leygue Suárez, en tarea civilizadora y sacrificada.

Al respecto, para el acucioso lector, encontrará en "Iténez Salvaje" del prof. Luis Leygue Castedo, una excelente información referente a Moré.

El dialecto Baure e Itonama se escucha en Puerto Siles, San Joaquín, San Ramón, Vigo, Alejandría, Las Pampitas y otros poblados del Mamoré por el lado derecho, además del Machupo, el Itonama y el Baure.

PROVINCIA YACUMA.- Aquí la clase indígena también dividida en dos: La Movima y la Cayuvava, habla el castellano por toda la enorme extensión que es la provincia, especialmente el Movima, en Santa Ana y el Cayuvava, en Exaltación. Los grupos étnicos que viven por los ríos Mamoré, Yacuma, Rapulo, Yata, Benicito, San Agustín, Omi, Chevejure, y Matos, hablan su dialecto propio y son los Yari Sinabos, Itonamas y Chacobos, estos últimos reducidos casi en su totalidad a la civilización.

PROVINCIA BALLIVIAN.- Esta zona que ha sido motivo de atención y estudio desde los comienzos de la introducción civilizadora, por ser entrada de las expediciones, tiene a los indígenas Reyesanos de la nación Maropa y los grupos de los Chimanes, Chacobos y Chamas. El dialecto Reyesano se habla entre los indígenas de Reyes y otras poblaciones cercanas menores. Entre los ríos Beni, Maniqui, Yacuma, Biata, Cagua, Matos y San Luis, están los selvícolas de los Chimanes, Chacobos, Chamas, Tacana, Baures y Maropas.

PROVINCIA VACA DIEZ.- Los Chamas, Chacobos y Pacaguaras, estos últimos completamente salvajes, se encuentran entre los ríos Mamoré, Beni, Benicito, Yata, Prato y Yata Chico, con sus costumbres y dialecto nativo.



Está en el lago Tomichucua, el Instituto Lingüístico de Verano, entidad que hace cerca de 20 años se ha dedicado no solamente a la catequesis de los salvajes, sino al estudio profundo de las lenguas y dialectos nativos de todo el país.

PROVINCIA MOXOS.- Uno de los lugares de mayor ascendencia y que todavía guarda gran parte de las manifestaciones vernaculares del indígena, es esta de San Ignacio de los Moxos, donde se ha refugiado, si el término vale, la mayor cantidad de lo que queda de esta gran nación, origen del nombre terrígeno del Beni.

El Ignaciano, el Trinitario, son los predominantes en esta región, entre los ríos Sécure, Isiboro, Ichoa, y aun en las alturas de Mosestenes. Los Yuracarés, Sirionó, Sirineiris y Yanahiguas, están dispersos por los ríos y por el Mosestenes, y en los ríos Chapare, Ichilo y sus arroyuelos.

PROVINCIA MARBAN.- La misión más antigua, Loreto, tiene una clase indígena reducida, de ascendencia Guaraya, pero con preponderancia Sirionó que está esparcida por toda la provincia, en villas y chacos, donde todos hablan el castellano. Los grupos que quedan aún sin catequizar, están en las nacientes del Ibare, sobre el límite de Santa Cruz, en la margen derecha del Mamoré, en su junta con el Grande y el Chapare. Por el este, queda el núcleo de El Eviato, reducto de los Sirionó que ha sido motivo de atención por parte de los Evangelistas.

Para tener un mejor concepto de lo que es el mojeño, hemos de copiar al sabio francés Alcides D'Orbigny: "La raza de las llanuras

que hemos titulado Moxeña, nombre nacido de la nación más numerosa que habitaba la región de 12.000 leguas marinas, comprendida entre los grados 11 y 17 de latitud sur y entre los grados 64 y 72 de longitud oeste de París", está esparcida en un terreno de notable uniformidad topográfica con innumerables ríos, lagos y lagunas que se desbordan causando esas inundaciones tan características de la región.

"Las naciones que conocemos que componen nuestra rama Moxeña son actualmente ocho: Los Moxos que con sus tribus de Borés y Muchojeones, ocupaban y ocupan todavía todo

el confín de los bosques de Este a oeste, en todas las regiones sur y sureste de la provincia de Moxos; al sureste, los Chapacuras; al Norte, los Cayuvavas, los Pacaguaras, los Iténez; y, en medio de estos, los Itonamas, los Canichanas y los Movimas"

Pero a esta clasificación hay que incluir a los Tacanas y Maropas de la Rama Antisiana y a los Sirionó de la Rama Guarantica.

Según la división del Sr D'Orbigny, en 1830, 150 años después de iniciada la conversión de los nativos y ya expulsados los jesuitas, tenemos estos datos:

	CRISTIANOS	SALVAJES	TOTAL
Moxos	12.620	1.000	13.620
Chapacuras	2.050	300	1.350
Itonamas	4.815	—	4.815
Canichanas	1.939	—	1.939
Movimas	1.238	—	1.238
Cayuvavas	2.073	—	2.073
Pacaguaras	12	1.000	1.012
Iténez	3	1.197	1.200
Tacanas	5.304	1.000	6.304
Maropas	900	—	900
Yacararés	337	1.000	1.337
Mosetenes	1.600	800	2.400
Sirionós	1.000	—	1.000
	32.891	6.297	39.188

La talla de la rama moxeña, los más altos alcanzan a un metro 79 cms. y la talla media de los Movimas, los Moxos, los Canichanas y los Cayuvavas, es de más de 1 metro 677 mm. Tienen espaldas anchas, un pecho muy combo, un cuerpo robusto que revela mucha fuerza. Sus miembros sin músculos salientes, son generalmente más repletos y redondos, son bien plantados, caminan derecho y con mucha agilidad. Las mujeres se diferencian algo de las de la rama Chiquiteana, tienen la espalda y

las materias primas para fabricar sus bebidas que lo mismo que los Chiquiteanos hacían una casa común donde recibían a los extranjeros y donde ciertos días se reunían para beber, cantar y bailar. Un Moxo inmolaba a su mujer si ésta abortaba y a sus hijos si eran mellizos". El matrimonio era una convención resultaba a voluntad de las partes y la poligamia era corriente".

"El vestido revelaba antes más civilización en algunas naciones de los Moxeños que en los Chiquiteanos. Los Baures, iban vestidos completamente con camisas sin mangas, confeccionadas con tejidos o corteza de ficus; los Moxos llevaban más o menos el mismo vestido. Todas las naciones se adornaban la cabeza con plumas y casi todas tenían también la costumbre de pintarse el rostro y muchas se agujeraban el labio inferior y la base de la nariz a fin de colgar adornos". "Hoy no se pintan el rostro ni se horadan los labios; el vestido general igual para ambos sexos, consiste en una camisa sin mangas".

"Cada nación se dividía en numerosas tribus. Cada Tribu tenía un jefe cuya influencia era muy débil y no existía de hecho ningún cuerpo de nación".

"La religión variaba no solamente según las naciones, sino también según las tribus, pero todas realizaban solemnidades innumerables, en las cuales se empleaban mucho las bebidas fermentadas. Rendían culto por lo general a la Naturaleza, que reverenciaban a un dios que presidía los cultivos, la caza y la pesca, dirigía las nubes y el trueno, pero ningún culto, estaba tan difundido como el que le inspiraba el miedo al jaguar, al que le erigían altares y consagraban ofrenda, entregándose a rigurosos ayunos para convertirse en sus sacerdotes".

NACION CHAPACURA.- Hemos descubierto con el nombre de Chapacuras una nación arrojada en 1794, de los bosques que bordean las orillas del río Blanco y que pobló la nación de El Cármen en la provincia de Moxos. Como ese nombre se emplea actualmente en esa misión, hemos creído conveniente conservarlo. Pero la nación no se da a sí misma esa denominación, se llama Huachi. Cuando esos indios se los trasladó a Cármen se los denominó impropriamente Guarayos. Denominación de una sección de los Guaranes, vecinos de los Chiquitos. Pero más tarde el cura y el administrador le dieron el nombre de Chapacuras que proviene probablemente de Tapacuras a quienes los autores antiguos consideran una tribu de los Moxos. Los Chapacuras antes de congregarse en misiones, vivían diseminados por las orillas del río Blanco o Baures, no lejos de una laguna muy grande en medio de los bosques que separan la provincia de Chiquitos de la de Moxos, más allá de las últimas colinas de la primera provincia más o menos en el grado 15 de latitud sur y 64 y 65 de longitud oeste de París. La estatura es de 1 metro 663 mm. y los más altos no pasan de 1 metro 750 mm. Son generalmente más esbeltos y más delgados aunque tienen los miembros muy formidos, sin que aparezcan los músculos. También el pecho es saliente. Los hombros son anchos y cuadrados. Los Chapacuras de carácter algo indolente, son de una extrema bondad, dispuestos a la obediencia y hasta el servilismo. Vivían en pequeñas tribus dispersas en el seno de los bosques próximos a la orilla del río Blanco o Baures, cultivaban la tierra, cazaban y construían cabañas cubiertas de paja, donde vivía cada familia.

Las mujeres son pasables y hasta hay mujeres de los Moxos, Cayuvavas realmente bonitas. La mayoría de las palabras de las lenguas Moxeñas, terminan en vocales y hasta la de los Iténez, nunca terminan en consonante. Hay muchas lenguas como el Chapacura, la Itonama, la Canichana, la Movima y la Pacaguara que tienen adjetivos de los géneros. Los Moxeños se parecen por el carácter a los chiquiteanos a quienes se aproximan por su bondad y sociabilidad, su hospitalidad con los extranjeros, su perseverancia y sobre todo por la facilidad con que cambian de religión, al someterse al cristianismo y al régimen de las misiones".

"En todas partes eran pescadores, cazadores y agricultores. La caza sólo era un descanso. La pesca una necesidad y la agricultura, les proporcionaba los alimentos y

(Pasa a la página 845)

Problemas del Beni

Por Germán Vargas Martínez

Y ASÍ también el Beni, deberá vencer los obstáculos de su propia naturaleza y geografía, cuajada de las más grandes riquezas sin explotar hasta hoy, porque no se ha desarrollado un plan adecuado ni existieron, antes de ahora, los recursos necesarios para hacerlo. Todos los gobiernos cerraron los ojos sin darse cuenta que, al alcance de la mano, están enormes posibilidades de logros insospechados.

Se llega a los 150 años de vida republicana, sin superar aún el subdesarrollo ni encontrarnos a nosotros mismos, integrándonos como un país organizado, coherente, sin considerarse y ser hijos predilectos unos e hijastros otros. Para sentirnos orgullosos de ser bolivianos, debemos superar el aislamiento y arrollar la pobreza.

GANADERIA. El Beni es ganadero por antonomasia. Gabriel-René Moreno decía que quien no se dedica a dichas actividades está de "mosquetero" y demás en Moxos. Y sin lugar a dudas, tiene sobrados justificativos para expresarse así.

En las primeras setenta y un cabezas que llegaron a Loreto, gracias al Rvdo. Padre Cipriano Baracé, que venían desde el Paraguay, vía Santa Cruz, hubo un momento en que se reprodujeron en tal cantidad que era imposible transitar libremente por las pampas. Las reses se criaron espontáneamente y recién en los últimos años, gracias al tesón de los ganaderos que fuera de organizarse han demostrado el peso de esa naciente industria en la vida económica del país, puede hablarse que se obligó al Estado a procurar un trato justo a esa actividad.

Cuanto sucedió antes de entonces, en orden a cualquier progreso, tendente a salir de la rutina, no fue sino obra de la iniciativa particular. De ahí en adelante, algo se ha hecho, aunque poco si se tiene en cuenta que la ganadería ahorra millones de dólares en divisas al Estado al proveer de carne barata a buena parte de las ciudades y las minas, aunque los créditos que reciba no sean blandos y suficientes en absoluto. Al menos, se ha demostrado alguna buena voluntad por parte de las autoridades del ramo.

Durante décadas, la ganadería no concitó interés de nadie y se desarrolló rutinariamente dentro de sus propias posibilidades y alcances de los dueños. Bastaba con costear sus gastos, ignorando si era una actividad productiva o no, inundaciones periódicas y epizootias constantes, daban fin con cuanto se había avanzado y de ahí que, se diezmaron los hatos en forma alarmante.

Hubo tiempo en que, por falta de mercado, medios de transporte y otros factores, se derribaba ganado sólo para aprovechar el cuero, la carne no era comercializada sino en el estrecho límite regional.

Entonces, el estanciero, un rico en potencia, vivía y moría indigente, en medio de las mayores privaciones e incomodidad. Ahogado en sueños de grandeza con un misero hoy que ha ido modificándose poco a poco, casi exclusivamente por iniciativa particular.

De actividad rutinaria, sin rendimiento, pasó a convertirse en una industria aunque incipiente aún. Fue el esfuerzo particular que marcó los hitos del progreso, aunque el apoyo gubernamental en forma de asistencia veterinaria, créditos inapropiados y duros, no permitían aún garantizar un destino seguro para ese capítulo de la producción.

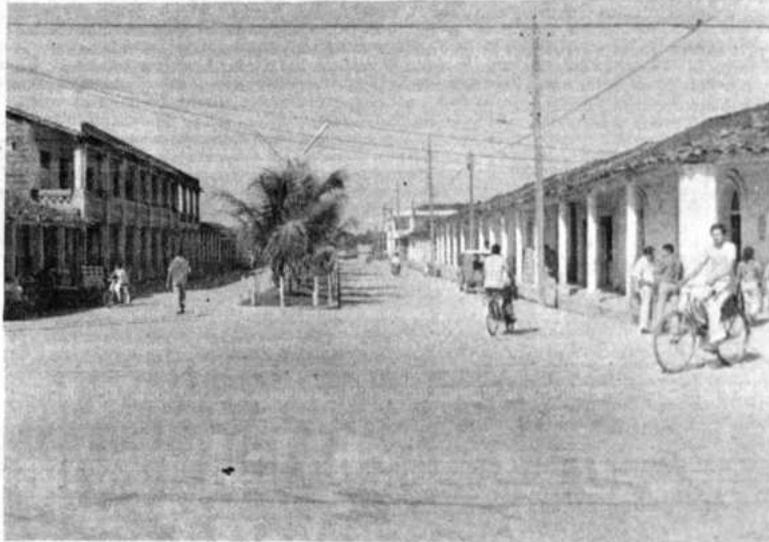
El mejoramiento ganadero conseguido con la imputación de reproductores de probada pureza genealógica, importante tarea que ha sido cumplida por verdaderos empresarios con visión de futuro, merece ser protegida y aliviada.

Hubrá que pensar ahora en garantizar mercado ampliando el nacional y exportando hacia nuestros socios del Grupo Andino, desarrollar eficaces campañas de sanidad animal y adecuar el crédito a los requerimientos reales tanto en volumen, intereses, como en cuanto a plazos, en suma protegiendo convenientemente nuestra pecuaria y evitando que el contrabando de carne de los países vecinos, ahogue una industria naciente, que por su esfuerzo, trata de adquirir vida propia.

Un comportamiento distinto, inteligente, desechando toda posibilidad de ensayos nugatorios de ante-proyectos de Reforma Agraria

que por suerte sólo han quedado "en borrador", no puede incentivar la inversión extra departamento. Como en todo, únicamente con grandes capitales, atracción y garantía de los mismos, podrá pensarse en una ganadería próspera, con futuro, moderna, rentable, que garantice un porvenir óptimo a la economía regional para integrarla al ansiado desarrollo nacional.

Cómo no cuidar todos, la preservación de una fuente inagotable para oponerse al hambre, resistir la crisis de alimentos que azota al mundo, que garantiza el futuro del pueblo con el producto más completo en proteínas. Gente sub-alimentada es presa fácil de enfermedades y no rinde cuanto debiera, incapaz de encontrar un porvenir seguro. Su capacidad de trabajo decae y se reproduce con taras



Trinidad.

físicas y mentales irreversibles que degeneran al elemento humano.

Sólo encontrando una cooperación efectiva para la ganadería e impulsándola por el propio bien de Bolivia, será posible pensar en que irá el Beni adelante, con paso seguro, libre de contratiempos temporales como los presentes, que tienen sumido al Beni en un letargo económico peligroso.

La exportación a determinados países, en condiciones de franquicia, de alguna cantidad, de ganado, es un paliativo pero no la solución de un problema que afecta tan radicalmente al departamento.

PETROLEO. Este capítulo que parecería una mera expectativa, es quizá el que fundamentalmente podrá modificar la estructura del Beni. Son catorce compañías que mediante concesiones del Estado efectúan exploraciones en la provincia Ballivián, Vaca Diez y justo en la zona no delimitada entre el Beni y Cochabamba.

Como se recuerda, ese diferendo quedó en que mientras no pueda ser definido por las Cámaras o en su caso ante la Corte Suprema de Justicia al trocarse contencioso, sigue pendiente. Pero, de todos modos, es una esperanza cuya realización parece muy próxima en cuanto a encontrar petróleo, un once por ciento de regalías sobre la producción, revolucionaría las posibilidades del distrito que se vea beneficiado con dicho hallazgo. Claro que, cualquier decisión, estaría pendiente de que Bolivia vuelva a la vía institucional.

Los trabajos en Vaca Diez, luego de haber pasado de Ballivián, parecen encontrarse en muy buen pie y ojalá sea así para salvar la situación siempre estrecha de tan feraz como progresista provincia.

GOMA Y OTROS RECURSOS. Felizmente, una subvención que se concede por el Brasil al precio de la goma, permite que siga siendo comercializada en cotización conveniente, aunque el consumo interno tiene pocas miras de ser incrementado y menos ofrecer mayores perspectivas. Eso sí, la casta-

ña en baja, carece de mayores incentivos y debieran organizarse los productores para evitar la especulación del intermediario.

La explotación de la casiterita (estaño), existente en la zona y que podría obtenerse con ventaja comercial, es otra perspectiva que está considerándose seriamente en las esferas oficiales.

En cuanto a la riqueza forestal de la región, mientras no se salve el obstáculo de las distancias, facilidad para el transporte, reglamentación adecuada para proteger determinadas especies, etc., es una posibilidad sin miras de realizaciones inmediatas. Existe mara en cantidad y el precio mundial de esa madera siempre es altísimo y sólo se explota desde Santa Cruz, porque allí hay caminos, se la exporta a mercados internacionales ya

ducción ha surtido los mercados de la determinando la rebaja de productos agrícolas y frutas.

La pepita de cacao que sólo se obtiene en forma silvestre y que nadie se ha preocupado de cultivar, también ofrece perspectivas halagüeñas aunque su mercado no se extenso por lo precario de la producción. El precio internacional es conveniente y la calidad del producto óptima, pero más se beneficia con ese comercio los intermediarios.

El proyecto de Vaca Diez sobre cultivos de azúcar y creación de un ingenio hace sino reeditar lo que sucedía años atrás, cuando ese artículo productivo rutinariamente en Moxos, no sólo servía para las necesidades locales sino que se llevaba a Cochabamba y adelanta teniendo en cuenta la demanda. El intercambio comercial se realiza principalmente a base de cacao y azúcar, desde nuestros llanos y en camino a Cochabamba a Todos Santos, Chapare, etc., en mulas artículos de primera necesidad después llegaban a la capital beniana en puntos, en las lanchas, motores y botes. Ahora el sistema de transporte mixto se ha generalizado y mientras la navegación expedita, juega principalísimo papel en el comercio, se ven las reglas de la oferta y la demanda cuando se destruyen los ríos por la sequía, la población sufre carestía de productos encarecimiento repentino porque sólo se depende del tráfico aéreo que es caro e insuficiente.

VIAS DE COMUNICACION Y FERROVIA. Pese a los esfuerzos realizados para superar las deficiencias del transporte, la desvinculación, aún persiste en su esencia y esa falla y apenas si está empezando a solucionarse problema tan capital.

El llamado "Plan 3.000" prevé la construcción de la carretera Puerto Siles-Santa Cruz-Santa Rosa de Lima, y el camino Puerto Siles-Iténez y Mamoré, y el camino Puerto Siles-La Paz así como Trinidad-Santa Cruz-Ferretillo-Villarreal-Cochabamba y Guayaramerín-Riberaíta que al igual que la vía ya existente Trinidad-Santa Ignacio de Moxos, están en una nueva fisonomía y esperanza para su desarrollo. Es inconveniente tan fundamental como es la desvinculación del Beni tanto con sus provincias como con los departamentos vecinos, manos, para mantener una corriente de intercambio comercial estable.

Tratándose de la ferrocarril al Mamoré depende de la Comisión Mixta boliviana-argentina, falta construir el tramo Yacambá-boca del río Mamoré. La puntilla de Yacambá ya está en las orillas del río Yacambá, 206 kilómetros de la capital Santa Cruz. El aumento de precios de los materiales de construcción que según el presupuesto del año 1950 era de \$us. 8.444.000.- ya requiere presente 20 millones de dólares, resta para culminar obra de tan decisivo valor, cuarta del total o sean 106 kilómetros del tercer y último tramo, esfuerzo que debe hacer ambos países so pena de dejar concluido un plan de la envergadura de las proyecciones de orden internacional subyacentes y este ferrocarril debe llegar a ser un capítulo de la historia del Beni si hay el sincero propósito de cumplir un objetivo nacional boliviano.

NUEVOS POLOS DE DESARROLLO. La represa de El Bala a construirse en el límite de la provincia Iturrealde-La Paz con el departamento de Cochabamba, cantón de la provincia Ballivián, ha sido motivo de honda preocupación de quienes escriben este artículo como también de las autoridades locales y de las autoridades cívicas por benianistas de la del gobierno y nuestro departamento.

Existen cinco millones de dólares de recursos proporcionados por el gobierno de Venezuela para estudios de prefactibilidad y proyección de incorporar 1500.000 hectáreas para agro-industria y ganadería dando cabida a una crianza intensiva de reses en próxima a los mercados de consumo de Moxos, la producción de miles de millones de kilovatios de energía eléctrica como alternativa a países limítrofes así como centros de turismo y piscicultura son justificativos, más que suficientes, para iniciar en la creación de un nuevo polo de desarrollo en El Bala, alrededor del que aflorarán otros polos progresistas y se conseguirá también, en regiones relativamente próximas

Altiplano-, gente que ahora deambula sin saber qué hacer por falta de fuentes de trabajo.

El regadío de miles de hectáreas, incorporará también a la producción agrícola sectores hasta hoy ociosos fuera de esa región de influencia que será útil a la colectividad, determinando que tal polo de desarrollo, sea decisivo para la economía nacional.

Algo más, también a quienes sostienen que será más conveniente para el país, buscar una otra región que próxima esta vez a zonas limítrofes con el Brasil, sirva como factor de equilibrio para que no sólo se crea que buscamos salir al Pacífico cuando Bolivia, nación mediterránea tiene que buscar una posición de equidistancia, de justo equilibrio entre los factores de influencia de una y otra área y ver también que acercarse al Atlántico es asimismo saludable para nuestro futuro, como lo será hacerlo al Pacífico mediante El bala.

En cuanto a los otros polos, los existentes y los por crear, tienen que partirse del principio que nada hará mas bien a la República que buscar un crecimiento armónico y parejo de todas sus regiones, sin mayores preferencias, porque sólo de ese modo se habrá procedido patriótica y equitativamente por parte de los Poderes del Estado que deben velar por igual respecto al desarrollo de todas las zonas geográficas y políticas del país, ya que un crecimiento conjunto y posibilidades de progreso uniforme, significarán una tarea de verdadero bolivianismo.

Así tratados los problemas generales, habrá que abordar otros aspectos que aunque particulares, involucran en el hecho a todo el departamento, como se verá en seguida.

AGUAS POTABLES Y AL-CANTARILLADO.- La falta de agua potable es general, en mayor o menor grado en todo el departamento, porque aún aquí líquido elemento que se recibe en noques y recipientes, no es potable, como tampoco lo es el agua de los ríos, de ahí que, la falta respecto a elemento tan vital, compromete la salud del pueblo y le hace pasto frecuente de epidemias sin que nadie tenga la valentía de plantear la cuestión en términos y francos y verdaderos.

Por ej. en la capital, se realizan ahora estudios para ubicar aguas subterráneas que tendrían la ventaja de evitar gastos en la construcción de una planta de tratamiento, (costosa e inconveniente) que tardaría dos años en concluirse fuera de la operación de mantenimiento a elevado costo, con la desventaja de que las inundaciones periódicas, pondrían en riesgo dichas obras.

Es así cómo, cuando se tiene tanques sépticos, las gentes creen estar libres de peligro pero resulta que estando próximos a las norias, el peligro es doble por las filtraciones de las aguas servidas.

El arroyo es un verdadero espectáculo que embellece la ciudad, habrá que drenarlo y ponerle muros de embalse y el recogido y disposición de basuras para evitar moscas y otras molestias dando lugar, a un servicio de limpieza organizado e imprescindible.

Luego de un tópico se pasa a otro y habrá que pensar que para el crecimiento organizado de Trinidad, el Plan regulador y urbanístico será decisivo. Ya se verá de antemano cómo se va a impulsar un desarrollo sistemático de la capital, incidencias de los distintos barrios, previendo no sólo su crecimiento sino con él, el aumento de las necesidades y su futuro inmediato y mediato con miras a tener una

ciudad con perspectivas de desarrollo racional y lógico. Hasta el momento el crecimiento así anárquico y al acaso deviene en los resultados desastrosos que experimentamos al presente.

Sensiblemente, las buenas intenciones no pasan de ahí, no sabemos si existen o no fondos para los estudios del caso y tratándose del BID, hay la posibilidad de contar con una suma para el diseño final, ignorándose el monto.

Una consecuencia inmediata luego de solucionar el caso del servicio de aguas potables, es encarar la construcción del alcantarillado cuyo estudio de factibilidad se encuentra en cero, pese a que es un complemento insoslayable de las aguas potables.

Por estos problemas irresueltos la verminosis es cada día peor, la contaminación y la insalubridad del ambiente -cuyas consecuencias no las percibimos-, hacen que nuestras actividades y vida se desarrollen en condiciones que de no ser una resistencia física privilegiada que se ha creado en los habitantes, aterraría a quien sea. Es que nuestro conformismo nos lleva a esa situación, porque no se han puesto a meditar nuestras autoridades sobre dicho estado de cosas, realmente lamentable, riesgoso en sumo grado.

Seguir ahondando cada problema así ligeramente enunciado, nos llevaría mucho espacio del que no disponemos.

Por suerte, tratándose del adelanto del Beni, se dictó la Ley Tineo, (proyecto del entonces Senador de la República Guillermo Tineo Leigue) del 8 de septiembre de 1969 que destina anualmente la suma de ochocientos mil dólares que antes de la desvalorización de 1972 equivalía a \$bs. 9.600.000.- que sirvieron para promover el progreso intensivo y uniforme del departamento mediante trabajos a cargo del Comité de O.O.P.P. y Desarrollo del Beni, pero, que al dictarse dicha medida económica constituye ya una cantidad insuficiente que debiera reajustarse, llegándose a \$bs. 16.000.000.- para que de acuerdo al espíritu de dicha ley sea posible impulsar obras que están paralizadas en muchos pueblos por insuficiencia de fondos.

De la creación de esos recursos, nació el impulso que poco a poco, pero con seguridad ha

llevado al Beni por la senda de un adelanto innegable.

LAS GRANDES SOLUCIONES.- No vendrán por generación espontánea, tiene que ser el pueblo quien las plantee y exija se las encare decididamente. Llegar al Sesquicentenario en las condiciones en que vive el Beni en general, incluso su Trinidad -peleadora y romántica- resulta ofensivo para una colectividad que se estima y está consciente de su propio valer. No se está pidiendo sino lo que además de justo resulta imposible seguir soportando por tratarse de condiciones infra-humanas, inadmisibles en un siglo de civilización como el actual.

ASPECTO CULTURAL.- Desde 1968 en que se creara la Universidad Técnica del Beni, Gral. José Ballivián, mediante ley de 18 de noviembre de ese año, promulgada por el Presidente Barrientos en el mismo Trinidad, bastante se ha avanzado en ese capítulo y aún queda mucho por hacer. Por suerte, los recursos con que cuenta parecen ya aceptables y cualquier esfuerzo que se desarrolle en ese sentido, no puede sino mercer el bien del departamento.

Ya tenemos profesionales en varias especialidades de las más esenciales para nuestras necesidades y el aporte cultural de la principal casa de estudios, se deja sentir en el ambiente.

La Universidad tiene que identificarse con su pueblo que la sostiene y corresponder después con la labor de hombres útiles al Beni, formados a costa del esfuerzo común.

Lástima que, no se cuente con un solo órgano de prensa y la tarea que cumplen las emisoras no reemplaza totalmente a la que corresponde al periodismo que debe defender los intereses del terruño, de modo más estable. Estamos seguros que, en breve, corresponderá a la Universidad financiar una editorial que además de fomentar la cultura beniana, fomente la creación de voceros autorizados y defensores reales de las necesidades públicas.

Sin ir lejos, durante las postrimerías de la Guerra del Chaco, el periodismo estudiantil suplió el vacío creado por la movilización de la

ciudadanía al S.E. y desempeñó un rol sobresaliente para la colectividad, que se recuerda hasta ahora.

Fuerza es reconocer que en orden al fomento de la tradición vernacular y el folklore, bastante se ha hecho y nucleos de gente de buena voluntad, impulsan actividades de teatro experimental de mucha significación que despiertan simpatía en el ambiente.

SALUD PUBLICA.- Este es un capítulo que si bien ha mejorado bastante, no corresponde aún a las muchas necesidades del distrito. Es así cómo, Trinidad que viene a ser el centro del departamento en cuanto al suministro de servicios de esta índole, muy poco puede hacer porque no cuenta con los medios imprescindibles. Un núcleo de médicos con sentido benianista, hace lo que puede pero tampoco realizará milagros. Faltan los elementos más indispensables y que el apoyo estatal se oriente respecto a las premuras de un distrito pobre como es el nuestro, cuyos hijos desde provincias cuando más llegan con gran esfuerzo hasta la capital, sin encontrar todos los auxilios que serían de desear, por las deficiencias en cuanto a equipos y medicamentos.

Los médicos se comportan con sana emulación profesional, aunque la desnutrición, la tuberculosis y otros males endémicos, hacen pasto de nuestro pueblo.

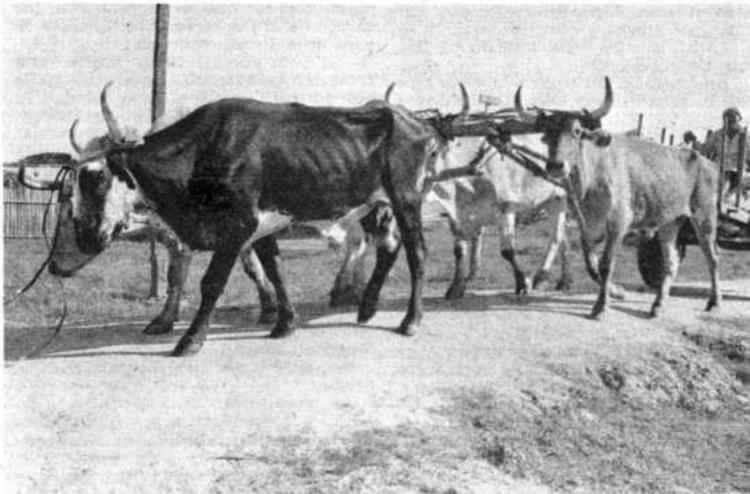
Lástima que el espacio destinado a esta colaboración, no permita abordar otros tópicos del grave problema de la salud pública.

Y así llegamos a los 150 años de vida republicana, cuando el Beni empieza a construir su propio destino. Caminos que serpenteantes penetran la selva, recorren la pampa y cruzan los ríos, la navegación fluvial en su auge y los jets que surcan el espacio anunciando un nuevo amanecer en la tierra camba.

Es el "boom" económico que empieza a manifestarse. Miles de vehículos que corren en calles y sendas, hasta en los villorios más alejados. Tractores y arados que roturan la tierra, edificios que se levantan cumpliendo las exigencias de la moderna arquitectura. Es la fiebre de la nueva era que comienza a cimentar la mentalidad progresista del hombre beniano que es audaz y emprendedor, consciente de estar logrando con su esfuerzo e inteligencia el destino a que tiene derecho nuestro pueblo por su propio valer.

Ya no se vive "al detalle", sino que firmas importantes, bancos, organizaciones extranjeras y gentes de remotos países, han puesto su atención en el Beni, antes preterido, lo visitan, indagan, planean, lo cuentan en sus futuros proyectos, efectúan inversiones. El Beni está despertando de un largo sueño en que era adormecido con frases bonitas pero sin sentido, elogiando nuestra naturaleza pero posponiéndonos sistemática e injustamente.

Porque ha llegado la hora del Beni, confiados guardamos el provenir que espera a esta tierra digna de la suerte que tendrá en breve, uniéndose en un abrazo fraterno con los hermanos de todos los departamentos!



Los típicos carretones orientales aún se desplazan por los caminos del Beni.

(Viene de la página 843)

NACION MOXO.- Hemos conservado como nombre de la nación más numerosa de la provincia de Moxos el de su tribu principal que a su vez lo recibió la provincia. Antes de realizar las comparaciones de las lenguas entre sí creíamos como todos los españoles que conocían el país de los Moxos (así denominados por los españoles) eran una nación distinta de las otras, pero la comparación de los idiomas nos ha hecho descubrir que los Baures o Bauros considerados eternamente diferentes no eran más que una tribu cuya lengua no presentando más que un octavo de palabras análogas no es más que una variante que tiene un origen común. Lo mismo sucede con los Muchojeones que dicen aliados de los Baures. Los nombres de los Baures y de los Mochojeones son de origen americano. El de los Moxos parece haber sido dado por los primeros españoles que entraron en la provincia. Ocupan una ancha faja del Este y oeste que se extiende del grado 13 al 16 de latitud sur y desde el 64 al 69 de longitud oeste. Son los primeros habitantes de las llanuras de Moxos. Vivían en parajes poco amenazados por las inundaciones cerca de las orillas del río Mamoré, del río Apere, del río Securi y del río Tijamuchi, hacia el oeste; y, al este, a orillas del río Baures y del río San Ramón, hasta el Guaporé. Eran sus vecinos, por el sur, los Sirionós de los bosques de Santa Cruz; al sureste, los Chapacuras; al oeste, los Yuracaré y al norte los Movimas, los Canichanas y los Itonamas.

Visión del Beni

Más altos que los Chapacuras, su estatura llega a menudo a 1.785 mm, pero la media nos parece no supera 1.677 mm. Las mujeres son más esbeltas y más finas que la de los Chiquiteanos. La lengua, lejos de ser dura, podría considerarse eufónica. Habitados a la obediencia, los Moxos, tienen el carácter bueno, sociable y jovial. Son pacientes al extremo. Se aman entre sí y son susceptibles de mucho apego. No tienen el defecto de ser indolentes, defecto habitual en las naciones de los países muy cálidos. Vivían en grandes familias, en lugares fijos, sin cambiar nunca de morada debido a creencias religiosas. Eran especialmente navegantes y conocían los interminables recovecos de los numerosos ríos de su territorio; eran amigos del juego y del baile y todos músicos. En medio de costumbres generalmente dulces, asombra descubrir las más bárbaras matanzas a los niños mellizos debido a la creencia de que solamente los animales podían tener muchos hijos a la vez. Los hombres fabricaban sus armas, cultivaban la tierra con paletas de madera, cazaban, pescaban. Eran músicos. Las mujeres hilaban y tejían sus vestidos así como las hamacas indispensables en un país siempre inundado.

El vestido de los hombres consiste en una camisa sin mangas, de tejido de algodón o corteza de una especie de ficus.

Su gobierno a juzgar por sus costumbres

actuales debía ser de lo más despótico. Hoy un cacique es obedecido hasta en sus menores caprichos, ejerciendo un poder absoluto en toda su misión.

NACION ITONAMA.- Con el nombre de Itonama existe una de las más numerosas naciones de la provincia Moxos. Habitan en la parte noreste a orillas del río Itonama, desde la gran laguna, hasta cerca de la confluencia del río Machupo, es decir, del grado 13 al 14 de latitud sur y 65 a 67 de longitud oeste de París. Tenían por vecinos al norte los Ités o Iténez; al este, los Baures; al oeste, los Canichanas y al sur, los Moxos, Estatura media de 1.649 mm.

La lengua de los Itonamas es completamente distinta de las otras naciones de la provincia Moxos, es acentuada y todas las palabras terminan en vocal. Su industria, su vestimenta es semejante a la de los Moxos.

NACION CANICHANA.- Canichana es el nombre que lleva y se da a sí misma, en la provincia de Moxos, la nación más guerrera, más temida y más rara del país. Los jesuitas la llamaban Caniciana, según el P. Eguliz.

De acuerdo con las tradiciones los Canichanas habían habitado las márgenes del río Mamoré, cerca de las fuentes del río Machupo, y en el curso de este último río hasta el lugar donde hoy se halla la misión de San Joaquín. Habitan un gran número de aldeas comprendidas entre los grados 13 y 14 de latitud sur y 67 y 68 de longitud oeste de París.

Fueron transportados por los jesuitas a orillas del río Mamoré donde constituyeron la misión de San Pedro.

La lengua de los Canichanas no contiene ninguna palabra que tenga relación con las otras lenguas de la provincia, es musical, fuertemente acentuada, a veces dura de entender.

NACION MOVIMA.- Los Movimas habitaban, en la época de la Conquista, de la provincia de Moxos, las llanuras del Oeste del Mamoré, a orillas del río Yacuma, más o menos en el grado 14 de latitud sur y los grados 68 y 69 de longitud oeste de París.

Su estatura más elevada, es, término medio de 1.690 mm; son todos hombres muy hermosos y sus mujeres son igualmente notables por su estatura. Hemos visto muchas de 16 y 17 años tan grandes y fuertes que podían rivalizar con el otro sexo. Creemos que la estatura de las mujeres está muy por encima de las proporciones relativas que conservan por lo general respecto a los hombres. El carácter de los Movimas es completamente el mismo de los Moxos. Tienen un gran fondo de bondad y son de lo más sociables. Son pescadores, cazadores, navegantes y agricultores. Usan el mismo vestido que las otras naciones de la provincia. Recuerdan que un genio malféfico llamado Canibaba Kilmo, causa todas sus desgracias. Hemos encontrado algunos rastros de sus supersticiones primitivas como el temor de matar una serpiente, por creer que de hacerlo se volverían leprosos.

(Pasa a la página 847)

Desarrollo del Beni

Por Sinforoso Leygue Vaca

LA TRANSFORMACION del Beni ha sido muy lenta, aunque en el tiempo de los jesuitas, una introducción a la vida civilizada, fue floreciente, lo que motivó la mirada hasta ambiciosa de otros pueblos.

La civilización entró en lo que es el Beni, bajo el signo de la cruz y el breviario, para reunir y apacentar al nómada que deambulaba por la vastedad de esa selva y ríos donde vivió a su libre albedrío.

La pródiga naturaleza ha dado a nuestra tierra muchos recursos que le permitieron, a este hombre, vivir libre y sin muchas premuras; quizás esa sea la causa de su manera poco empeñosa para el trabajo, así como el clima fuerte y la desnutrición.

Los períodos de apogeo de una u otra explotación ya sea de la goma, la cascarrilla, la castaña, el cuero, la grasa, el hilado, la madera, no fueron debidamente aprovechados. No se les dió una orientación previsora que les promocionara otras fuentes de trabajo que les hubiese garantizado un crecimiento industrial de mayor capacidad. La falta de vinculación ha sido el factor principal para que la máquina y producción hubiesen llegado muy lentamente o después de cierto momento de bonanza, se hayan quedado aletargadas.

Todos los proyectos, programas, planes e ideas de un desarrollo para el Beni y Pando, mueren en esta falta de relación y también en ese descuido de centurias en lo que han dejado los gobiernos para que no pueda integrarse a la nacionalidad. Se puede decir sinceramente, que el desarrollo y la transformación recién se están iniciando.

Entre estos avances, podemos señalar los siguientes:

VIALIDAD

Comenzada por el Servicio Nacional de Caminos y apoyada por los Batallones de Ingenieros, se han construido una serie de vialidades cortas que han incidido mucho en el desarrollo regional. El Comité de Obras Públicas y Desarrollo del Beni, invierte \$US. 1.5 000.- para la adquisición de maquinaria pesada; es un gran respaldo para la verberación vial que se está logrando con un avance más rápido hacia los otros departamentos. Por el Norte existe un camino construido por los Batallones de Ingenieros con una extensión de 90 kilómetros hasta Guayaramerín y se prolonga 43 kilómetros más, hacia Cachuela Esperanza. En la actualidad su mantenimiento está a cargo del Servicio Nacional de Caminos.

Esta apertura ha dado mayor agilidad al comercio de la zona que busca el incremento de la producción agrícola. En la parte Sur, que tiene como base, están los 60 kilómetros a Loreto, 59 a Casarabe, entre cuyos puntos se encuentran poblaciones menores que ahora cobran vida en sus actividades tanto pecuarias como chacareras.

Sachojere, Somopae, Miraflores, San Lorenzo, Villa Alba, San Andrés, Perotó, Naranjito reciben las ventajas de esta vinculación. Ahora se encuentran en plena tarea la continuación del camino a Villa Banzer, desde Casarabe, con 15 kilómetros. Este plan piloto de asentamiento campesino, por las condiciones especiales de la tierra, está siendo promocionado y será, según la apreciación de los técnicos el futuro, centro agroindustrial de la región. Se busca campo para más de 300 agricultores, además de diez cooperativas de producción agrícola.

Es por esta zona que se está solicitando la dotación de tierra para la Estación Experimental de CODEBENI, en la que se programa una extensa actividad agropecuaria.

El Instituto Interamericano de Ciencias Agrícolas (IICA), aprobó un programa de estudio básico agroeconómico que debía iniciarse este año, abarcando 400.000 hectáreas, entre las provincias de Cercado, Marbán y parte de Mojos.

Hacia la parte Norte el camino llega hasta el arroyo de Mocoivi, distante 8 kilómetros. Al Noroeste, hasta Loma Suárez, con 11 kilómetros y ramal a Puerto Ballivián. Al Oeste, 8 kilómetros a Puerto Almacén, 5 más a Varador en el río Mamoré, para proseguir hasta San Ignacio, con 83 kilómetros. El proyecto a San Borja tiene ya 10 kilómetros y se espera, según el cronograma de trabajo, estar a fines de 1976 o a mediados de 1977, en

esta localidad, punto de unión del camino que viene de Santa Ana del Huachi.

Otro, ha salido de Reyes, capital de la provincia "Ballivián", hacia el Sur, a Rurrenabaque, para entroncar al camino que viene de La Paz, y llegar a Puerto Salinas.

En la actualidad, las firmas consultoras ESI y CEM, están realizando el estudio de diseño final del camino que viene de San Ramón en Santa Cruz, hasta Casarabe, con un recorrido de 350 kilómetros. El 12 de julio los Comités de Obras Públicas y Desarrollo del Beni y Santa Cruz, firmaron un convenio ampliatorio para unir a Trinidad con Santa Cruz de la Sierra. Por el centro está el proyecto del Plan 3.000 Puerto Siles-San Ramón-San Joaquín-Magdalena-Baures-Huacaraje y se estudia su realización bajo la dirección del Servicio Nacional de Caminos y el Comité de OO.PP. del Beni. Con estas vinculaciones, se puede decir que el Beni, dentro de muy poco tiempo, estará constituyéndose en un productor y vendedor de alimentos básicos para la nación, después de cubrir las exigencias de su mercado.

ELECTRIFICACION

La energía eléctrica, fuente de avance de la industria, recién el pasado 18 de noviembre, pudo aumentar considerablemente su potencial energético, para seguir dando campo a los requerimientos de la industria y pequeños talleres. Por el momento, cubre las necesidades locales, pero en previsión, se está solicitando un nuevo crédito del INER, para una ampliación previos los estudios respectivos.

Este servicio, ha llegado a algunos pueblos importantes del Beni.

En Riberalta, que lo tiene ya desde hace años, ha firmado un convenio con el INER para hacer otras ampliaciones, Guayaramerín, San Borja, Reyes, Santa Rosa, San Joaquín, San Ignacio, Magdalena, Baures, Loreto, Huacaraje, Rurrenabaque, y San Ramón, tienen ya instalada dicho servicio.

El Plan P-10 tiene, para el presente año, el programa de dotar 10 poblaciones menores del suministro por parte del INER y CODEBENI.

SALUBRIDAD

Para la dilatada extensión que abarca lo que es el Beni, cuenta con muy poco para atender la salud Pública. Existen hospitales en Trinidad, Riberalta, Guayaramerín, Reyes, San Borja, San Joaquín, con muchas deficiencias tanto en medicamentos, equipamiento o de recursos para su manutención. Las postas sanitarias son escasas. El campeonado tiene que recurrir a la ciudad, si puede, con la que atiende sus dolencias. La terminación del Hospital Modelo de Trinidad, entregado el pasado año, para las fiestas del departamento, después de 15 años de espera, ha sido una gran ayuda, aunque su capacidad no alcanza para la densidad demográfica de la población beniana en escala departamental.

El Laboratorio Ecológico de Magdalena, cuya terminación ha sido entregada a una empresa constructora, es otra obra que estará al servicio de la salud de esa dilatada región del Iténez.

Médicos, enfermeras, medicamentos, barcos-hospitales, serán pocos aunque se aumente el número, para los requerimientos de la salud, donde la parasitosis, la dermatomycosis, la desnutrición y otras epidemias, hacen presa fácil de los niños y de los adultos.

Pero no todo es negativo en este departamento. Hay un crecimiento lento, a costa de muchos esfuerzos que se van manifestando poco a poco en el desarrollo de los pueblos.

AGUA POTABLE Y ALCANTARILLADO

A mediados del siglo XIX, se hizo la primera captación de agua por medio de canales de palma desde la Laguna de los Mojoneros. Más después, en 1917, el Prefecto, don José Cronembold, inauguró los servicios modernos con piletas públicas y una red de distribución que hace pocos años fue desenterrada en perfecto estado. En 1948, se hace un nuevo tendido con tubos de fibrocemento, que se terminó en 1956, periodo de duración ya vencido, que sigue en uso pero con deterioro permanente que lo vuelve obsoleto y de alto costo de mantenimiento.

Este servicio ha sido motivo de permanente preocupación de parte de la autoridad, entidades y el mismo pueblo, a veces con manifestaciones masivas. Hace 3 años, fue transferido al Comité de Obras Públicas de parte de la Alcaldía Municipal.

La perforación de pozos que se está realizando para detectar agua subterránea que, además de servir para los estudios de diseño final del programa, se pueda conectar al sistema central de abastecimiento y aliviar el pedido de la población y como primer paso del diseño final y en cumplimiento de lo prescrito por el estudio de factibilidad de la consultora SICO. Son 5.000 hogares con más de 25.000 seres que se atienden con 1.500 conexiones registradas, pozos particulares y alrededor de 400 aljibes.

Se han invertido en diferentes localidades más de \$b. 5.000.000 de los programas de BID-CORPAGUAS-CODEBENI y PADES, para dotarles de agua. Así, San Joaquín, San Ramón, Magdalena, San Borja, Baures, Huacaraje, Loreto, el Perú, San Ignacio y Santa Rosa, lo tienen.

El Regimiento "Ballivián", Guardería Infantil y Maternológico de Acción Social de la Presidencia de la República, la Fábrica de Cerámica Roja, el Centro de Formación de Mano de Obra Calificada (FOMO) se les ha perforado pozos para que puedan tener este líquido vital.

LEVANTAMIENTO TOPOGRAFICO DE TRINIDAD Y RIBERALTA

Las cartas del levantamiento topográfico

de las ciudades de Trinidad y Riberalta fue entregada por el Instituto Geográfico Militar que realizó el trabajo. Estos documentos básicos para los estudios posteriores de Planes Reguladores y de alcantarillado en ambas ciudades.

ENLADRILLADO

La transformación notoria de la ciudad capital, se ha visto en su pavimentación comenzada no hace más de seis años, con recursos de CODEBENI, que cubre la parte céntrica de la ciudad, con más de 45 cuadras unos 80.000 metros cuadrados.

Las obras de los parques y jardines realizados por la H. Alcaldía Municipal, cada día van mejorando el aspecto urbanístico de Trinidad. Las áreas verdes y la orientación del crecimiento se han de proyectar con sujeción al control del Plan Director, en redacción por la Comisión del Plan Regulador del Ministerio de Urbanismo y Vivienda, la Comuna y CODEBENI.

La fiebre de construcción que está viviendo Trinidad, ha dado lugar a un desarrollo que en principio no pudo ser controlado e impedido pero que se está regulando e miras a una urbanización previsora.

En los últimos tres años, se ha dado permiso para la construcción de más de 400 viviendas pero este número es mucho menor teniendo en cuenta la edificación clandestina de los barrios periféricos.

Todo esto ha provocado una serie de trabajos de levantamiento de calles y desagües para controlar la creciente de las aguas en tiempo de las lluvias. Este movimiento de tierra ha ido en aumento, entre los años 1970-1972, se trasladaron 5.000 metros cúbicos. En 1973, llegó a 13.00 y en 1974, a 48.000 cuando se contó con maquinaria propia.

En otras ciudades del interior del Beni, la pavimentación se ha hecho, como en el caso de Riberalta, alrededor de la plaza principal. En Santa Ana, se está haciendo lo mismo. Igual en Magdalena, San Ignacio y Guayaramerín.

El aspecto general de las poblaciones benianas está mejorando gracias al empuje de las entidades y en previsión de esa fuerza externa que se siente cada vez más cercana que aumentará más cuando lleguen los caminos de La Paz y Santa Cruz.

FABRICA DE CERAMICA ROJA

Uno de los factores que en los últimos tiempos ha tenido preponderancia en el cambio de fisonomía de Trinidad, ha sido la Fábrica de Cerámica Roja entidad que depende de la entidad de Desarrollo del Beni.

El material que produce es muy solicitado por la construcción por su calidad. Su ampliación se hace necesaria y se está logrando con su propio autofinanciamiento.

GANADERIA

La llamada riqueza madre del Beni, está sufriendo un impacto serio, producto de la crisis mundial con fluctuaciones depresivas.

El Beni, el mayor productor de ganado del país, logró esta riqueza con el hato de 74 cabezas que trajo, en travesía increíble, el padre jesuita Cipriano Barace, hace 300 años, desde Santa Cruz.

Las inmensas pampas con sus pastizales naturales, le han permitido soportar esa crisis, producto de las epidemias después de cada inundación y pérdida por esta causa cuando ahoga gran cantidad de bovinos que no pueden encontrar altura donde guarecerse.

La ganadería rudimentaria ha tomado nuevos rumbos con el cruzamiento de ganado. En la estación experimental de Reyes, entre los mismos ganaderos, se está haciendo un trabajo de mejoramiento del hato pecuario beniano.

Según las informaciones se sabe que ha



Plaza principal de Trinidad.

iniciado gestiones con una empresa consultora para la importación de ganado con el objeto de conseguir mejor producción de carne que pueda competir en el mercado internacional.

La comercialización del producto es realmente baja y necesita de una mejor calidad en la carne que garantice su aceptación en los mercados externos.

Según se anota en un estudio, en 27 años, se han derribado más de 2.500.000 cabezas y se han exportado alrededor de 500.000.000 kilos al interior del país y al mercado internacional.

AGRICULTURA

En los últimos dos años pasados, el Beni ha sufrido de la escasez de artículos de primera necesidad, no obstante la fertilidad de su tierra, donde todo lo que se siembra produce. En cierto modo podría aducirse la falta de capacidad de trabajo, pero hay otros factores que pueden señalarse entre ellos, la explotación del nativo que comienza con el alejamiento del jesuita y el ultraje que sufre de parte del blanco, que lo vuelve al bosque o cuando tiene que ir a la pica de la goma, después la Guerra del Acre, la Campaña del Chaco, donde se fue gran parte de la juventud, es decir, de los hombres de trabajo.

Esta amarga experiencia, ha servido para que el Comité de Desarrollo, como también otras entidades se hayan dedicado a programar planes experimentales de la siembra del arroz para ayudar también al traslado de los campesinos a mejores regiones. En el pasado mes de mayo, la misión china hizo entrega de los resultados del experimento arrocer que desarrolló en Laguna Suárez, en forma coordinada con los Comités de Obras Públicas de Santa Cruz y el Beni.

Este programa arrocer ha hecho que el Comité pida ayuda al gobierno y es a raíz de ésta, que el programa va a ser ampliado hasta las 100 hectáreas. Se piensa en la compra de maquinaria para tener mejores condiciones de trabajo y facilidades por la falta de brazos, por eso, esta adquisición se está haciendo. Después se ha visto la urgencia de la instalación de la Estación Experimental para que estos trabajos se vayan cumpliendo en terrenos propios no como hasta el momento, en predios particulares, pues resulta, más saludable a la entidad y para ofrecer al chacarero los conocimientos y las experiencias que allí se obtengan.

La estación experimental de Riberalta, igualmente está ofreciendo asesoramiento a los campesinos y sus plantaciones de goma, castaña, té y arroz, está recogiendo utilidades y la semilla es muy solicitada por los chacareros.

LA GOMA Y LA CASTAÑA.

Estos recursos naturales que le dieron fama al Beni en todo el mundo y fue motivo de un auge económico importante, ha caído verticalmente en su comercialización, de tal forma que el colapso ha llegado a mermar en mucho el movimiento económico de toda la provincia Vaca Díez.

Las beneficiadoras de castaña buscan desesperadamente la venta de su cosecha. La laminadora de goma con una producción ex-

celente, también espera el incentivo del mercado externo. Lo que sí, está dando resultados positivos es el procesamiento de la madera. Además, en esta misma provincia se está estudiando la posibilidad de la instalación de un ingenio azucarero. Dentro de los proyectos generales, se busca la ubicación de un proyecto maderero en una zona que dé mejores resultados dependiendo todo de los estudios de implementación por cuenta de CO-DEBENI.

AVIACION

La única vía efectiva que ha tenido desde hace cerca de 50 años el Beni, es la aérea. El primer avión llegó por el año 1926. Esa actividad ha sido incrementada de tal manera que en la actualidad existen más de 100 pistas en la región y el servicio de aerotaxis ha subido a unas 3.000 operaciones mensuales, de las cuales el 75% se verifican internamente.

Este movimiento ha puesto al Beni entre los departamentos de mayor actividad, por consiguiente, también ha exigido ciertas comodidades para su tarea. La construcción de la pista asfaltada que ya está en servicio regular y considerada como una de las mejores por los mismos pilotos, con capacidad para toda clase de máquinas, aún las más pesadas, como el jet, que jerarquiza la aviación beniana.

NAVEGACION FLUVIAL

La navegación es el medio de transporte más antiguo y fácil que se tiene en toda la zona del Beni y Pando. Primero, la simple balsa, después la canoa, en seguida el batelón, posteriormente, las lanchas a vapor y, por último, una flotilla de motonaves que surcan las aguas de toda la cuenca del Mamoré, el Beni y el Iténez.

Esta forma de transporte ha de mantenerse por mucho tiempo más, especialmente en la zona del Norte, y la frontera del Este, donde los caminos son difíciles de construir.

Existe el proyecto del Comité de OO.PP. del Beni, para la instalación de una flotilla con su infraestructura que haga el recorrido desde Puerto Villarroel hasta Guayaramerín, con el objeto de rebajar costos de transporte, causa principal de la elevación del standard de vida en todo el departamento.

EDUCACION

La Universidad Boliviana "General José Ballivián", creada hace 6 años, los colegios secundarios fiscales y particulares, las escuelas urbanas y rurales, conforman esa estructura educativa que tiene deficiencias y limitaciones. Un personal con más del 80% de elementos sin formación profesional, tiene su justificativo en la falta del aliciente económico y al costo de la vida en la región. Con algo más de 30.000 escolares, entre rurales y urbanos, la necesidad de locales y material es algo que preocupa permanentemente sin encontrar solución.

PETROLEOS

La prospección petrolífera es una realidad

en el Beni, donde varias compañías extranjeras tienen concesiones para detectar el "oro negro". Es la empresa estatal la que tiene que proporcionar los resultados de estos estudios, aunque se especula que hay resultados positivos.

MINERALOGIA

El gobierno, tiene una comisión estudiando la manera de explotar las áreas de reserva fiscal y ha de salir en breve una reglamentación donde las entidades de desarrollo serán las que determinen los términos de referencia para la promoción correspondiente. Estas mismas instituciones intervendrán en la calificación de los contratos y recibirán los beneficios o regalías que generen y el sistema básico de explotación, será el contrato de operación.

Geobol, ha conseguido, del gobierno inglés 1.000.000 de libras esterlinas de los llamados fondos de riesgos con los que se ha de profundizar los estudios del área de San Simón. En la zona de Mosetenes con el mismo financiamiento y con recursos del mismo tipo, se efectúan en la actualidad estudios de prospección.

PEILES, CUEROS Y OTROS RECURSOS

La extracción de pieles y cueros silvestres ha sido motivo de una larga explotación de los rescatadores sobre los cazadores.

La piel de estos animales, ha sido explotada de tal manera que se están viendo amenazadas algunas especies. Este exterminio de la fauna no ha podido ser controlado y la salida irrestricta se ha verificado eludiendo las disposiciones legales, para dejar pingües ganancias a los rescatadores y comercializadores al extremo de que las

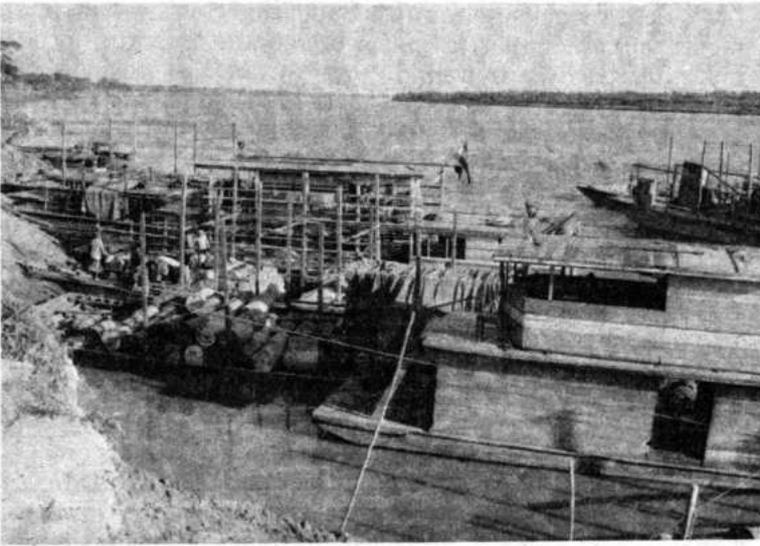
denuncias de un contrabando en forma, no es ninguna novedad.

El conocimiento de la riqueza de la materia prima, de los recursos naturales es demasiado global. No se cuenta con un estudio socio-económico que pueda dirigir la inversión, pero se está buscando cómo realizarlo. Precisamente el gobierno ha firmado un convenio con Alemania Federal, para hacer este diagnóstico de la parte Norte de Santa Cruz, Beni y Pando. Porque es en base a este estudio socio-económico que se facilita el asentamiento de la agroindustria.

El Comité de Obras Públicas y Desarrollo del Beni, dice que se va a poder superar de inmediato con la contratación de una Consultora de acompañamiento para redactar la planificación correspondiente de los trabajos y la promoción de los diferentes rubros, sobre los que se desea poner actividad.

Es una síntesis de lo que es el Beni. Las posibilidades están abiertas para todos según las expresiones de las autoridades y de los benianos en general. Se esperan financiamientos e inversiones para que este legendario, misterioso y rico suelo boliviano, tenga esa transformación que tanto desean sus hijos.

Uno de los puertos fluviales del Beni.



Visión del Beni

(Viene de la página 845)

NACION CAYUVAVA. En la parte septentrional del curso del río Mamoré existe, en la misión de Exaltación, la nación denominada Cayuvava. Estaban diseminados en tribus a las orillas del río Mamoré sobre los pequeños afluentes de las llanuras del Oeste del grado 12 al 13 de latitud sur y 69 de longitud oeste de París. Sus vecinos eran al sur, los Movimas; al este, los Iténez; -al oeste, las Maropas de Reyes y al norte, los Pacaguaras, del río Beni.

La lengua Cayuvava se distingue de las otras lenguas de la provincia de Moxos por el fondo de las palabras.

Ardientes, audaces, emprendedores, industriuosos, francos y leales, los Cayuvavas se hacen amar de todos aquellos que los conocen. No se diferencian tampoco de los Moxos por las costumbres. Son los más hábiles remeros y pilotos del Mamoré y saben navegar mejor que los demás Moxeños. Conservan de su religión primitiva el nombre de un ser protector de todas las cosas: el *Idaapay* el de un genio del Mal causa de todas las desgracias, el *Mainajé*.

NACION ITE O ITENEZ. Al preguntarse a esa nación su nombre nos dijo que se llamaba *Ité* o *Iténez*, de donde deducimos que ha dado ese nombre al río que viene del este a reunirse con el Mamoré en el grado 12 sur y que los brasileños conocen con el nombre de *Guaporé*. Viven en territorio comprendido entre el río Iténez y el río Mamoré, son todos salvajes y habitan los mismos lugares donde han vivido siempre. La comarca que ocupan está cir-

cunscrita entre los grados 12 y 13 de latitud sur y 67 y 68 de longitud oeste, eran sus vecinos, al sureste, los Canichanas; al noreste, los Movimas y al oeste los Cayuvavas.

La lengua *Ité* es distinta de las otras tanto por el fondo como por la pronunciación, pero suponemos que en otras épocas debieron existir contacto entre aquellos y los Chapacuras.

Su carácter se asemeja al de los Moxos y también al de los Canichanas. Independientes y orgullosos al extremo, no les falta franqueza y bondad.

NACION PACAGUARA. Los Pacaguaras han habitado siempre la confluencia de los ríos Beni y Mamoré, en el grado 10 de latitud sur y 67 a 68 de longitud oeste. Forman grandes aldeas en el seno del bosque que bordean esos anchos ríos.

El lenguaje Pacaguara es completamente distinto de los Cayuvavas aunque tiene, sin embargo, algunas relaciones de pronunciación con este último y por la dureza de los sonidos, algo de analogía con el *Itonamá*, el *Canichana* y el *Movima*.

El carácter de los Pacaguaras parece semejante al de los Cayuvavas, poseen la misma bondad, la misma hospitalidad, la misma franqueza y la misma lealtad.

TRIBU DE LOS SIRIONOS. Menos numerosos que los Guarayos, esta tribu vive en el seno de los bosques más sombríos que separan el río Grande del río Pirai, entre Santa Cruz de la Sierra y la provincia de Moxos. Su

lengua es el Guaraní corrompido, pero no tanto, porque pueden hacerse comprender de los Chiriguanoes. Son tan salvajes y tienen tanto apego a su independencia primitiva que jamás han querido mantener comunicación con los cristianos. Viven en familias dispersas y errantes en el seno de los bosques más impenetrables, y se entregan únicamente al ejercicio de la caza. Ambos sexos van completamente desnudos, sin llevar ninguna ropa, ni pintura, ni adornos.

NACION MAROPA. Consideramos con el nombre de Maropa, una nación que si bien forma parte de la provincia de Moxos, pertenece también a la rama Antisiana y se da a sí misma el nombre con el cual la designamos. Ocupaban antes de formar una misión el gran valle del río Beni, el de las montañas boscosas y húmedas de los últimos contrafuertes de los Andes Bolivianos. Los jesuitas los reunieron y formaron con ellos la misión Reyes, situada no lejos del río Beni, sobre la orilla oriental en el grado 13 y 50 de latitud sur y el grado 70 de longitud oeste. Tenían por vecinos al sur y al este, a los Tacanas; al oeste, a los Cayuvavas de Moxos, al norte a otras tribus salvajes.

Este hombre del Beni, hecho de lianas, de árbol, de tierra dura y fértil, apegado a la angustia de su barbecho, de sus plantas y de su tapera; este cambia indolente, que amarra a la cincha de su hambre, el lujo del patrón y los caprichos de los amos; que es vigía de la aurora en la pampa o en la punta del batelón; este "indio", es el que estuvo en la "poalla" en la "pica", domando las cachuelas; es el mismo que peleó en el Acre y que dejó sus huesos en el Chaco.

Este hombre del Beni, lleno de ternuras, de

canciones hilvanadas con hebras de la luna, con notas que nacen de la brisa, es el mismo que se hincó sumiso frente al jesuita y que se levantó airado ante el abuso y enarboló el agosto pendón de la libertad en 1810 y, el que más tarde, tuviera que alejarse con su carga sanguinolenta de hermanos "castigados", para no volver más a su pueblo y esconderse en los montes, por el Mosetenes, en busca de la "Loma Santa", donde espera descansar o encontrar "la tierra prometida" que sus dioses le ofrecieron para conseguir la vida eterna.

Este hombre del Beni, hecho de agua turbia, de agua mansa, cristalina; de calores y surazos; de jumechis y taquiraris, es el que fundió en crisoles, las notas cantarinas de sus templos y los ornamentos de sus catedrales; este cambia beniano, este mojeño, hijo del tigre, de la sicuri o la torcaza, que engalana a la mópera con la flor del tajiño o el japunaquí y le pone jarichis a su suerte, es el que dos veces se opuso al lusitano y regaló su sangre a los mosquitos y la malaria para dar 600.000 dólares a la democracia y ofrendarse por entero a la Patria.

Este mojeño, hecho de sueños, de engaños, de demagogia y de promesas; es el mismo que otea la llegada del progreso y que avizora su Esperanza; que está alerta y presto al llamado de su pueblo y el que abre sus brazos al hermano y le ofrece su plato, su casa, su amistad.

Este es el cambia hecho paciencia; este es el indio, hecho sonrisas; este es el Moxeño, hecho ilusiones; este es el hombre del Beni de la Espera, que empieza a despertar y sacudirse y comienza a marchar hacia el progreso, entrar al ritmo de la vida nacional y dejar de ser el hombre del Olvido.

B

Banco Popular del Perú

La actividad del Banco Popular del Perú en Bolivia

Celebrar el Sesquicentenario de la fundación de la República, significa reencontrarnos con nuestro pasado histórico. El Libertador Bolívar en su Mensaje al Congreso Constituyente de Bolivia con motivo de la presentación del Proyecto de Constitución Política decía: "Mi desesperación se aumenta al contemplar la inmensidad de vuestro premio porque después de haber agotado los talentos, las virtudes, el genio mismo del más grande de los héroes, todavía sería yo indigno de merecer el nombre que habéis querido daros, el mío!! Hablaré yo de gratitud, cuando ella no alcanzará jamás a expresar ni débilmente lo que experimento por vuestra bondad que, como la de Dios, pasa todos los límites. Sí. "Sólo Dios, tenía potestad para llamar a esa tierra Bolivia". ¿Qué quiere decir Bolivia? Un amor desenfrenado de libertad, que al recibirla vuestro arrobó, no vio nada que fuer igual a su valor".

¡¡Qué magnífico acontecimiento histórico!! para rendir nuestro homenaje a quienes por su pujanza, imaginación y alto espíritu de sacrificio, nos legaron una patria libre, después de diez y seis años que la América ha sido un campo de batalla, y que en toda su extensión los gritos de libertad, repetidos por sus hijos, se han encontrado los de unos con los de los otros, sin quedar un ángulo en toda la tierra, donde éste sagrado nombre no hubiere sido el encanto del americano.

Al reiterar nuestra veneración a esta tierra que generosamente nos acoge, cumplimos con el muy grato deber de expresar nuestro agradecimiento a las Autoridades del país y en especial del Sector Economía y Banco Central, por la buena disposición hacia el Sistema Bancario de que han proporcionado repetidas pruebas durante el período de actividades que más adelante analizaremos, que se ha traducido en el mantenimiento de cordiales y satisfactorias relaciones.

También consideramos como una ineludible y, al mismo tiempo gratisima obligación expresar nuestros agradecimientos más efusivos a toda nuestra clientela, sin cuyo permanente apoyo y amistosa comprensión, no hubiéramos podido alcanzar los resultados que hoy comentamos. Al mismo tiempo, nos complace asegurar a dicha clientela que seguiremos contemplando sus necesidades con todo interés y la simpatía de siempre.

Por otra parte deseamos dejar constancia expresa de nuestro más sincero agradecimiento a todos los funcionarios y empleados del Banco que nos han venido prestando en todo momento su más decidida colaboración amplia y eficiente.

Antes de proceder a efectuar el análisis operativo de nuestro banco, en esta oportunidad nos parece propicio formular una reseña aunque escueta, de la trayectoria histórica de la institución.

El Banco Popular del

Perú fue fundado en Lima el 13 de septiembre de 1899, se incorpora al Sistema de los bancos comerciales bolivianos en fecha 6 de junio de 1942, como resultado de las negociaciones emprendidas por el ex-ministro señor Eduardo Anze Matienzo. Inicialmente, instaló sus oficinas en forma provisional en la Calle Ayacucho de esta ciudad, fue su primer gerente el señor Alejandro Arispe, posteriormente y en atención al desarrollo y crecimiento de sus operaciones se trasladó a la planta baja del Edificio "Bernardo". Con amplia visión sobre sus necesidades futuras y deseos de corresponder al éxito obtenido en Bolivia, los ejecutivos del Banco deciden adquirir el inmueble denominado "El Cóndor" situado en la esquina formada por las calles Mercado y Colón, los planos del edificio son proyectados por el Arq. peruano Max Peña, quien asociado con el Arq. Hugo López Videla, llevan a cabo esta importante obra, queda como encargada de construir la estructura del edificio la Empresa Constructora "Basilio"; es así que el 9 de septiembre de 1950 se cumple un antiguo anhelo, colocándose la piedra fundamental del edificio donde actualmente se desarrollan los diferentes servicios de atención a nuestra distinguida clientela.

Dentro este mismo marco histórico el 12 de junio de 1970 el Gobierno Revolucionario del Perú promulga el Decreto-Ley Nro. 18307, dispositivo legal

por el cual faculta al Banco de la Nación del Perú a adquirir el mayor porcentaje de las acciones del Banco Popular del Perú, nombrándose un nuevo directorio cuya cabeza se encuentra actualmente el Dr. José Luis Brousset Escóbar y como Vice-Presidente el Dr. Luis Barúa Castañeda, desempeñando el cargo de Gerente General el prestigioso banquero internacional Sr. Don Piero Oddone Coppo, quienes han imprimido una nueva tónica a la actividad del Banco con excelentes resultados.

ORGANIZACION TERRITORIAL

Movidos por nuestro permanente afán de ir extendiendo nuestra red bancaria a otros departamentos del país que vinieron reclamando con insistencia cada vez mayor las ventajas de servicio bancario y de esta manera servir eficientemente al desarrollo económico social de Bolivia, nuestro Banco inaugura sucursales en la ciudad de Cochabamba el 10 de junio de 1950, Oruro 8 de agosto de 1951, Sucre 9 de enero de 1952, Santa Cruz 18 de noviembre de 1966, Potosí y Tarija 12 de diciembre de 1974 respectivamente. Con la incorporación de estas últimas Sucursales, nuestra red bancaria cuenta con diez oficinas ocupando así el segundo lugar entre los bancos instalados en el país con relación al número de establecimientos. Nuestra organización territorial es la siguiente:

Banco Popular del Perú

OFICINA CENTRAL: LA PAZ

- Agencia Urbana Nro. 1: Potosí esq. Yanacochoa
 Agencia Urbana Nro. 2: Calle Santa Cruz
 Sucursales en el Interior:
 Cochabamba
 Agencia Quillacollo
 Oruro
 Sucre

Santa Cruz
 Potosí
 Tarija

ANALISIS OPERATIVO

Consideramos oportuno presentar, nuestro anticipado examen referente al comportamiento de los principales renglones que en forma general resumen el avance de nuestra institución.

Dicho análisis estará limitado en su cronología al período comprendido entre los primeros seis meses del año 1966 a 1975, o sea un decenio.

RECURSOS PROPIOS

La gráfica N°. 1 que a continuación se registra, muestra que los recursos propios del Banco crecieron en el último Decenio en 749% pasando de 7.8 millones en 1966 a 66.2 millones en 1975. En 9 de noviembre de 1971, la nueva Administración del Banco, con objeto de inyectar mayor capacidad financiera a la Sucursal en Bolivia, acordó incrementar su patrimonio en Sus. 1.000.000.- y para luego en los años posteriores reinvertir el 100% de las utilidades, lo que coloca a nuestra institución como una de las entidades bancarias de mayor patrimonio en el país.

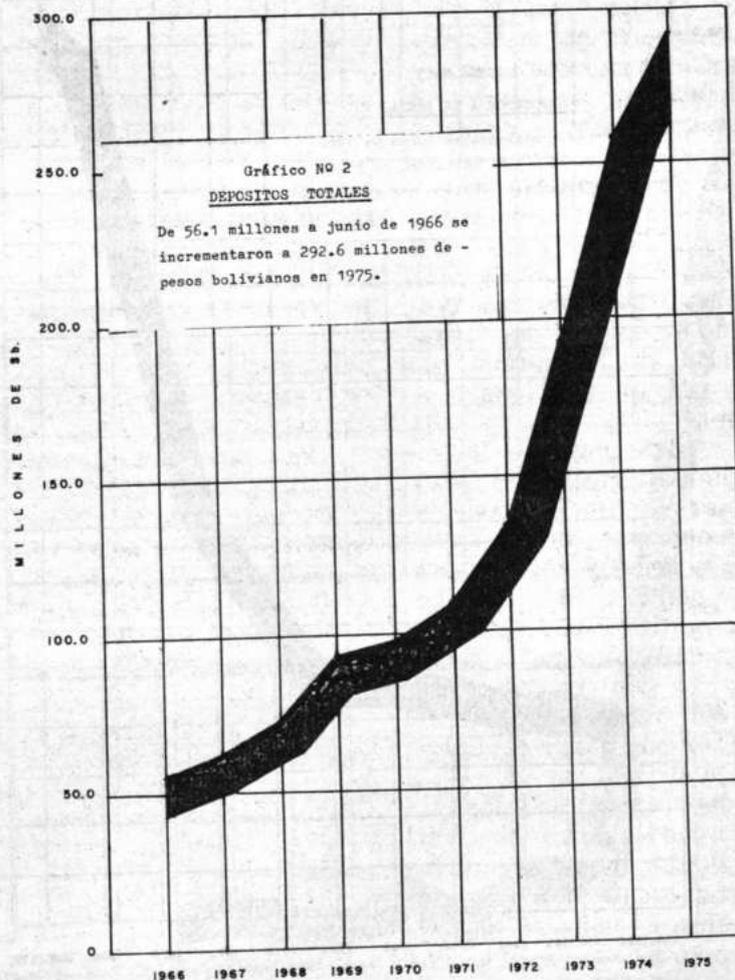
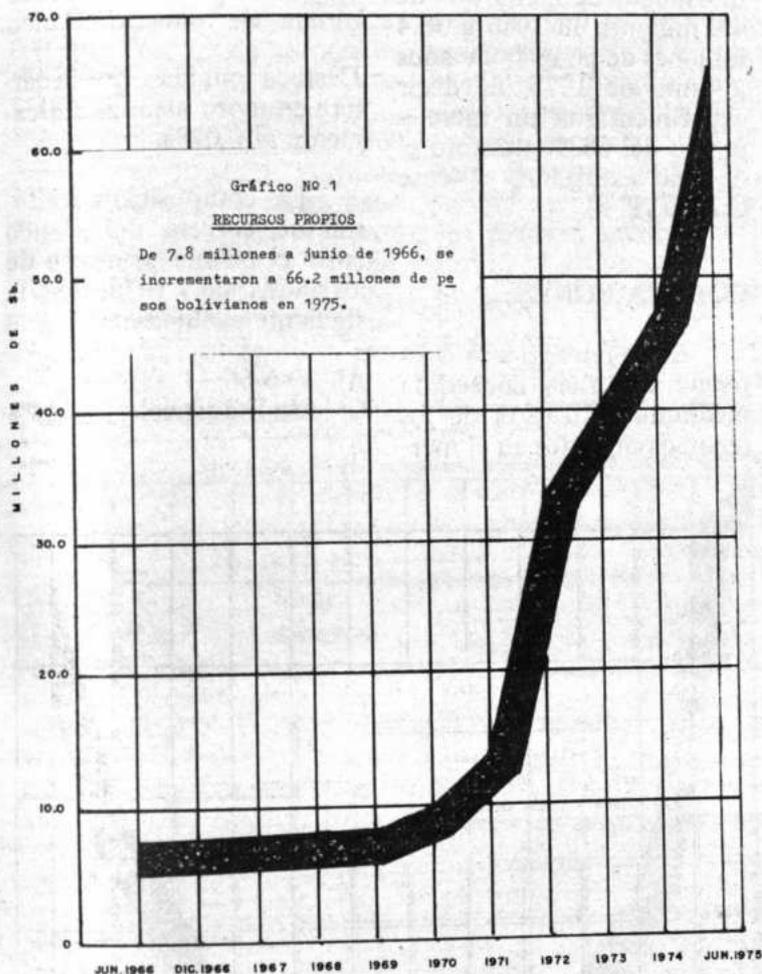
GRAFICO N°. 1 DEPOSITOS

El volumen total de depósitos captados por el Banco Popular del Perú alcanzó a junio del año en curso a 292.6 millones, monto superior en 236.5 millones, o sea en 405% a la del primer semestre de 1966 que fuera de 56.1 millones de pesos bolivianos, hecho que nos coloca como al primer banco en atracción de depósitos en el Sistema Bancario privado del país. (Véase gráfico N°. 2)

CUADRO GRAFICO N°. 2

DEPOSITOS A LA VISTA

En el gráfico N°. 3 que tenemos a bien mostrar, se puede apreciar objetivamente el ritmo de crecimiento de esta importante variable. Gracias al permanente apo-



EVOLUCION DE LOS DEPOSITOS CAPTADOS POR EL BANCO POPULAR DEL PERU
 (En millones de pesos bolivianos)

ANOS	DEPOSITOS A LA VISTA	DEPOSITOS EN CAJA DE AHORRO	OTROS A LA VISTA Y PLAZO M.N. Y M.E.	TOTAL
1966	44.5	6.7	4.9	56.1
1967	45.0	15.0	3.8	63.8
1968	48.0	23.0	3.9	74.9
1969	51.5	33.6	9.6	94.7
1970	51.5	37.5	4.8	93.8
1971	67.7	35.7	5.7	109.1
1972	84.0	40.5	10.8	135.3
1973	128.3	34.7	30.0	193.0
1974	179.5	50.3	29.2	259.0
1975a	188.7	67.3	38.4	292.6

FUENTE: BANCO CENTRAL DE BOLIVIA
 a/ Valores correspondientes al mes de junio

Banco Popular del Perú

yo y confianza que nos dispensaron nuestros apreciados clientes, los depósitos a la vista captados por nuestro banco aumentaron a 41.0 millones en junio de 1966 a 188.7 millones de pesos bolivianos a idéntico mes en 1975, es decir, experimentaron un incremento relativo del 360% durante el período que se analiza. La atracción de este tipo de depósitos, entre 1966 - 1975 alcanzó en promedio a 88.9 millones de pesos bolivianos, monto que nos permitió mantener una situación de preeminencia y constante liderazgo en el sistema que demuestra la gran confianza a nuestro banco.

GRAFICO N° 3

DEPOSITOS EN CAJA DE AHORROS

Siendo el ahorro la

esencia del esfuerzo interno en el campo financiero y la materialización del trabajo acumulado, base fundamental para emprender un desarrollo económico y social permanente y autosostenido, el Banco Popular del Perú, utilizando su amplia red bancaria promocionó incesantemente la recolección de este importante tipo de depósitos. Prueba evidente de lo anteriormente sustentado, constituye el gráfico N° 4 a través del cual se puede observar la tendencia espectacular que ha seguido esta variable, en el período analizado.

Así, el saldo de fondos de terceros en Caja de Ahorros con que hemos podido contar a junio de 1975 resultó de 67.3 millones, cantidad superior en 60.1 Millones, o sea en 835%, a la de

junio de 1966 que fuera de 7.2 millones de pesos bolivianos.

GRAFICO N° 4

DEPOSITOS A PLAZO M.N. Y M.E.

Este tipo de depósitos también denominados ahorros auténticos o ahorros puros, debido a su escasa movilidad, aumentaron de 4.9 millones en 1966 a 38.4 millones de pesos bolivianos a junio de 1975, es decir experimentaron un incremento del 683% durante el decenio analizado, (Véase gráfico N° 5).

COLOCACIONES

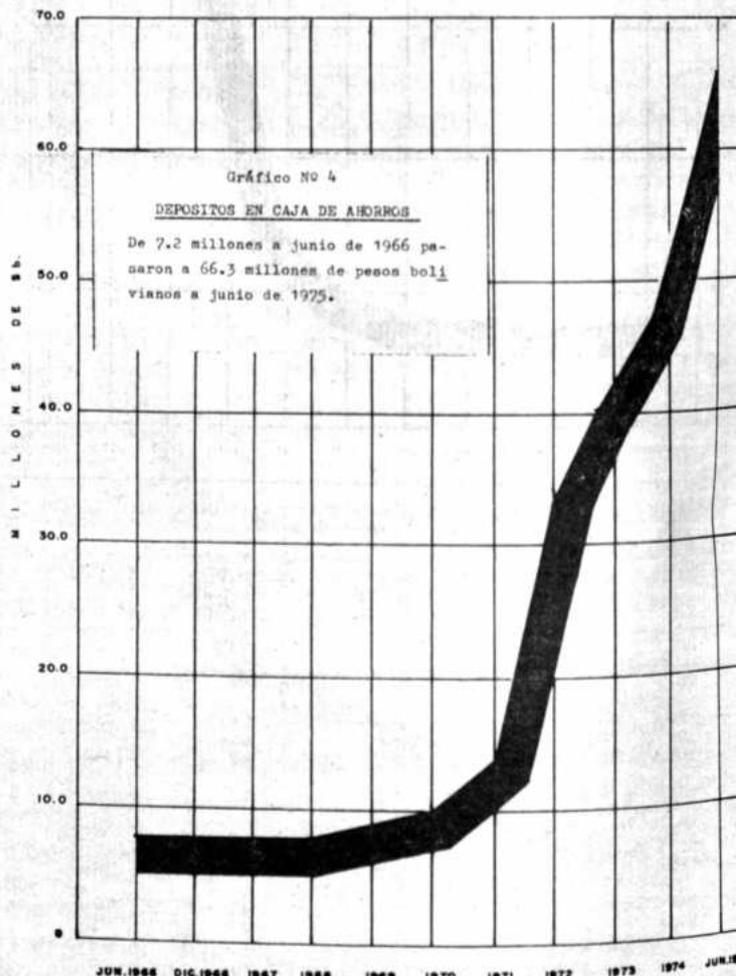
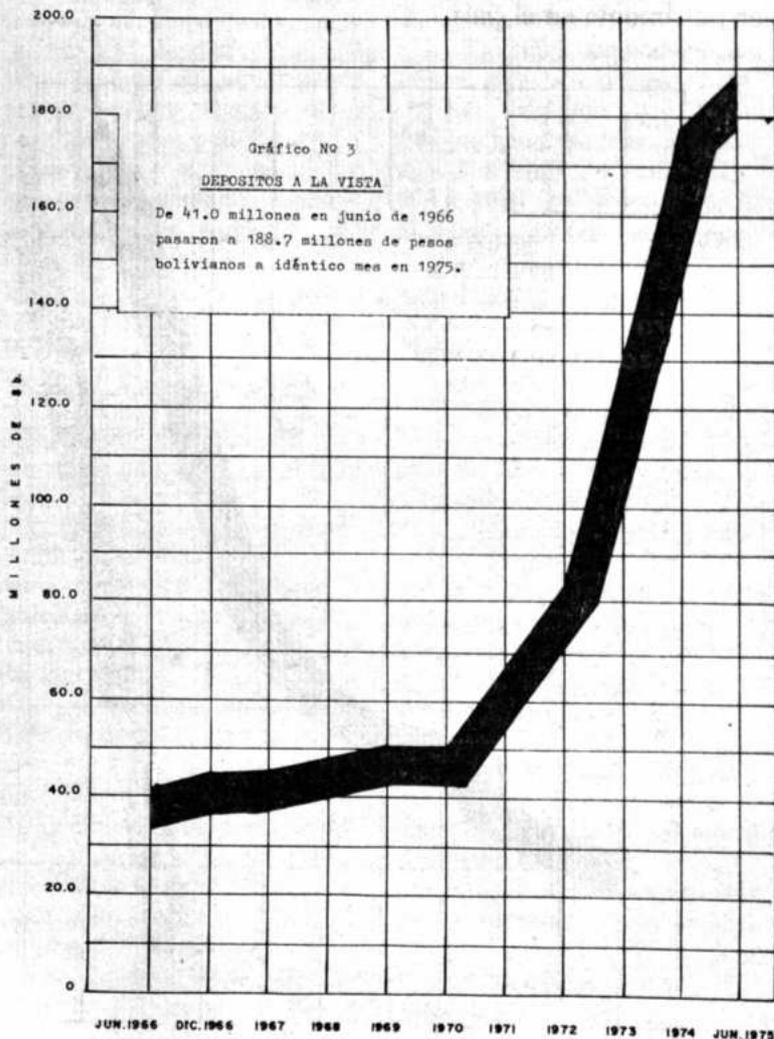
En lo relativo a la asistencia crediticia concedida mediante utilización de los recursos captados en el mer-

cado y con Fondos de Re-financiamiento del Banco Central de Bolivia, el gráfico N° 5 permite apreciar que el saldo de nuestras colocaciones, ha pasado en el curso del primer semestre del año 1966 de 25.9 millones a 20.0 millones en junio de 1975 con un aumento de 17.5 millones de pesos bolivianos o sea de 678% que, todas luces nos deja valorar el incremento tan notable alcanzado por la cartera crediticia de nuestro Banco.

Destaca señalarse que la cartera en mora alcanza únicamente al 0.07%.

La composición sectorial de cartera del Banco entre el primer semestre de los años 1966 y 1975, tuvo siguiente evolución:

AL 30-6-66
Crédito Industrial 43%



Banco Popular del Perú

Crédito Comercial 57%
 AL 30-6-75
 Crédito Industrial 65%
 Crédito Comercial 35%

Las cifras que anteceden nos ponen en condiciones de apreciar con la debida claridad dos aspectos muy importantes. El primero se refiere a que durante el período examinado nuestra institución se ha esforzado por identificarse cada vez más con las metas de desarrollo económico y social del país, movilizandole mayores recursos hacia sectores productivos tanto en el corto como mediano plazo, sin descuidar al sector de comercio y particulares; el segundo es el relativo a la plena utilización, en beneficio de la clientela prestataria de

nuestra capacidad de otorgamiento de Crédito.

GRAFICO N° 5 COMERCIO EXTERIOR

El Banco Popular del Perú consciente de la expansión del Comercio internacional, ha desempeñado un papel importante en las transacciones efectuadas con cartas comerciales de crédito tanto de importación como de exportación, conectando con financiamientos por aceptaciones bancarias y anticipos o avances en Moneda Extranjera, estando en condiciones de prestar cada vez mejores servicios a las firmas y empresas en sus necesidades en este campo.

El volumen de este tipo de transacciones en junio del año en curso fue sustancial-

mente más elevado que el alcanzado en cualquier otro año. En efecto, el saldo registrado a dicha fecha alcanzó a 451.8 millones, cantidad superior en 434.7 millones, o sea en 2.542% a la del primer semestre de 1966 que fuera de 17.1 millones de pesos bolivianos, (Véase gráfico N° 6).

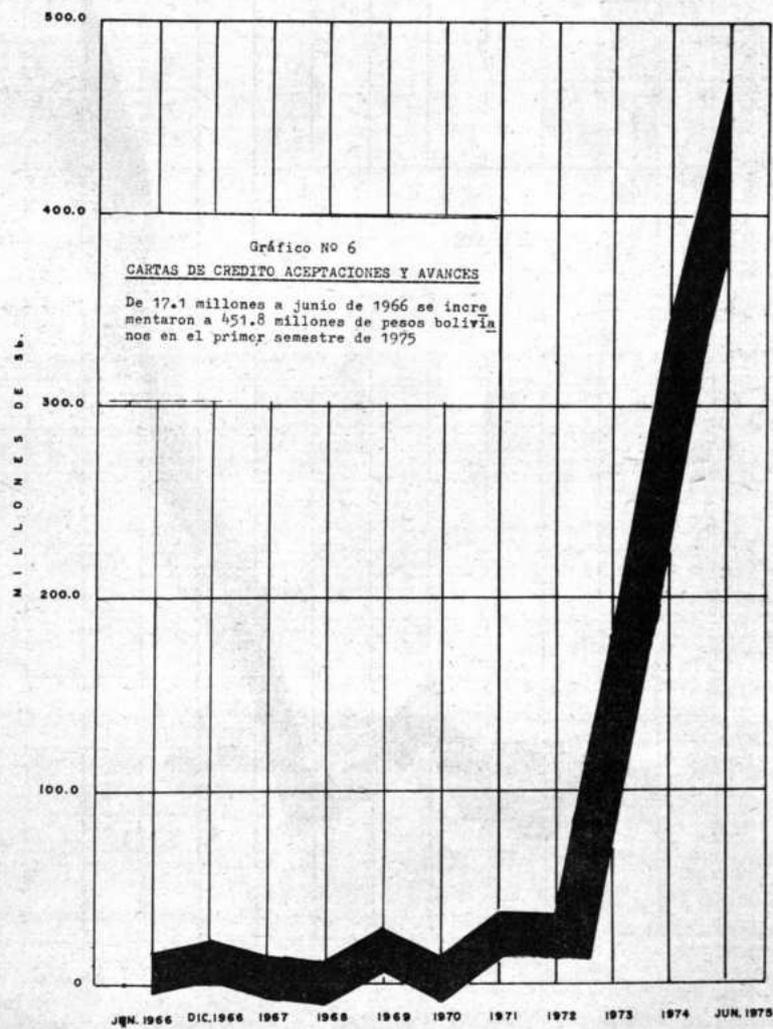
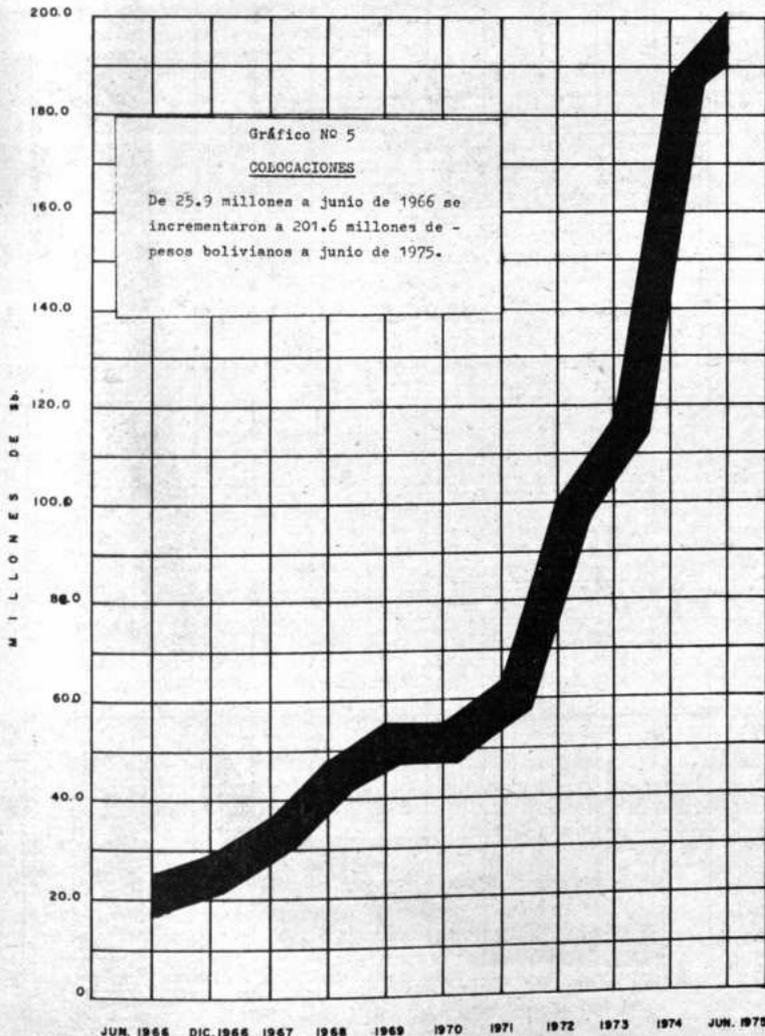
Esta gran expansión en este tipo de operaciones, se ha debido al constante y amistoso apoyo de nuestros corresponsales -producto de las vinculaciones que desde hace muchas décadas mantenemos con ellos y del prestigio y seriedad que nuestro banco disfruta a nivel internacional nos ha permitido atender las múltiples necesidades de los diferentes sectores de la producción. Dichos fondos fueron destinados en mayor proporción a sectores productivos de nues-

tra economía, tales como: cultivo de trigo, algodón, caña, industria (equipamiento y capital de trabajo), ganadería, acopio, importación de bienes de capital, exportación de productos tradicionales y no tradicionales.

GRAFICO N° 6

Aprovechando de esta magnífica ocasión, cumplimos con el grato deber de presentar a nuestros corresponsales del exterior, el agradecimiento más efusivo de nuestro Banco por la eficaz colaboración que nos han prestado en todo momento.

En el Sector de Servicios de Intermediación a los cuales hemos seguido dedicando una preferente atención, se han suscitado incrementos de evidente impor-



Banco Popular del Perú

tancia en casi todos los rubros y, de manera especial, en lo relacionado a Valores en Cobranza tanto en Moneda Nacional como Extranjera y en la Cuenta Avales y Fianzas.

Empezando por el ritmo de crecimiento experimentado por la Cuenta Valores en Cobranza Moneda Nacional y Extranjera, saldo registrado al 30-6-66 fue de 43.3 millones, mientras que a junio del presente año representó 251.9 millones, advirtiéndose una variación en cifras absolutas de 208.6 millones de pesos bolivianos o sea 482% en términos relativos, (Véase gráfico N° 7).

GRAFICO N° 7)

En lo que respecta al otorgamiento de Avales y

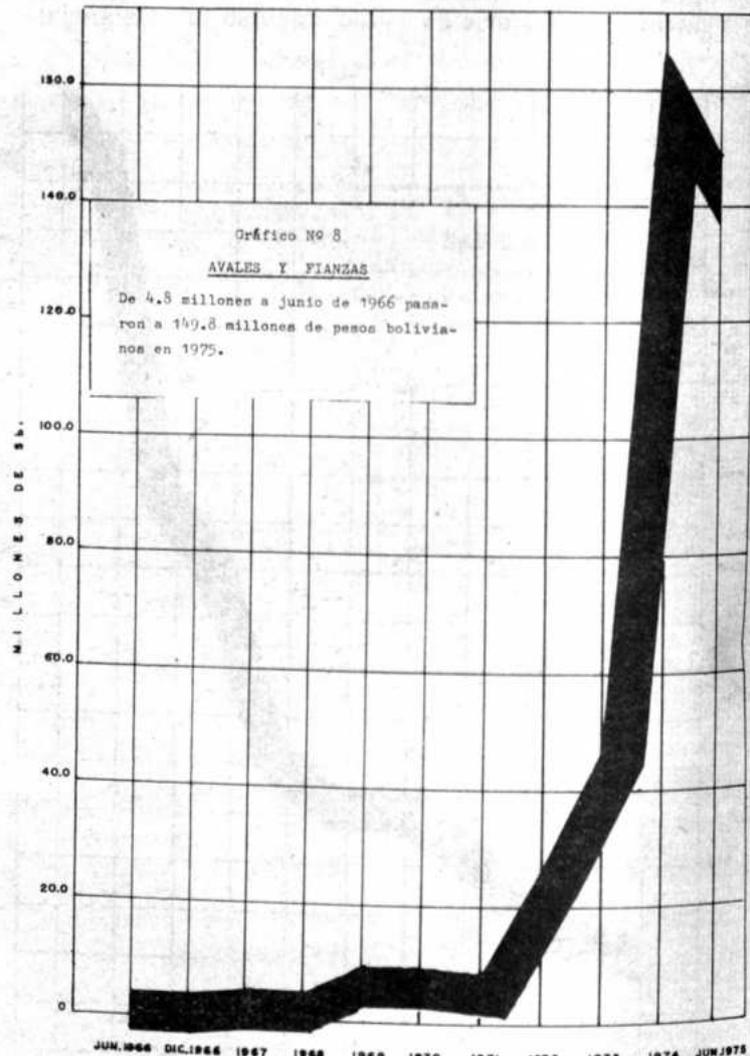
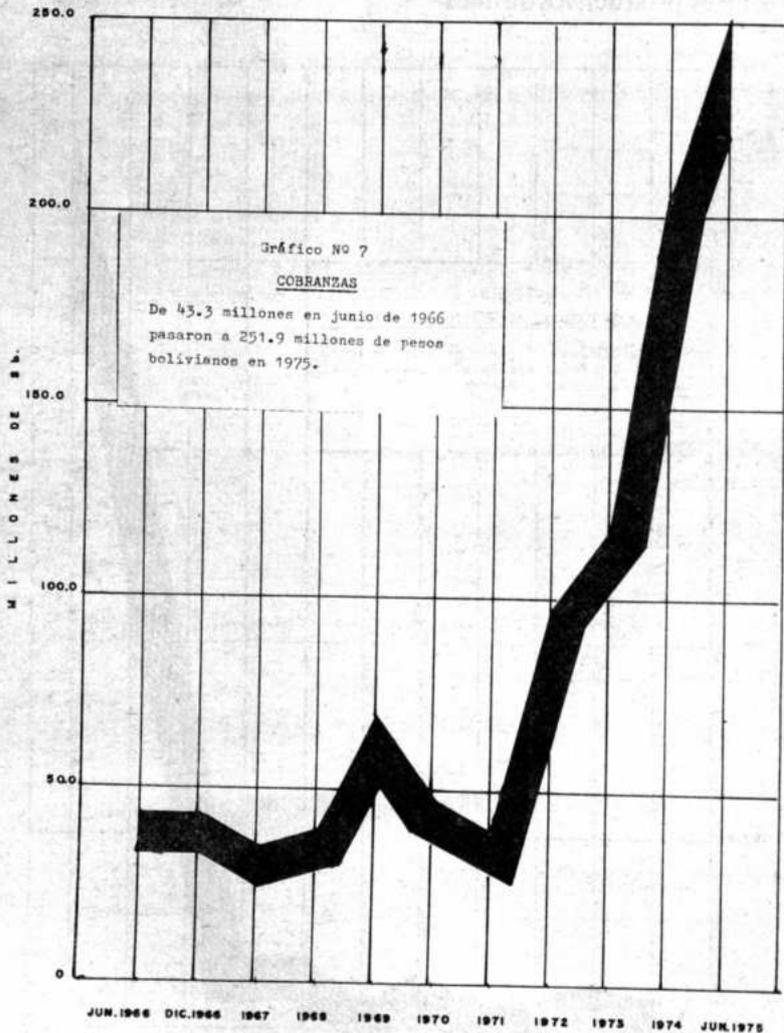
Fianzas debido a la necesidad de garantizar diversas operaciones a nuestra clientela, este renglón también mostró, en el período que comentamos, un incremento verdaderamente importante. Así, entre el primer semestre de los años 1966 a 1975 el saldo de esta cuenta tuvo un crecimiento de un 3.021% al pasar de 4.8 millones en el primero de los años mencionados a 149.8 millones de pesos bolivianos en el último, (Véase Cuadro N° 8).

GRAFICO N° 8

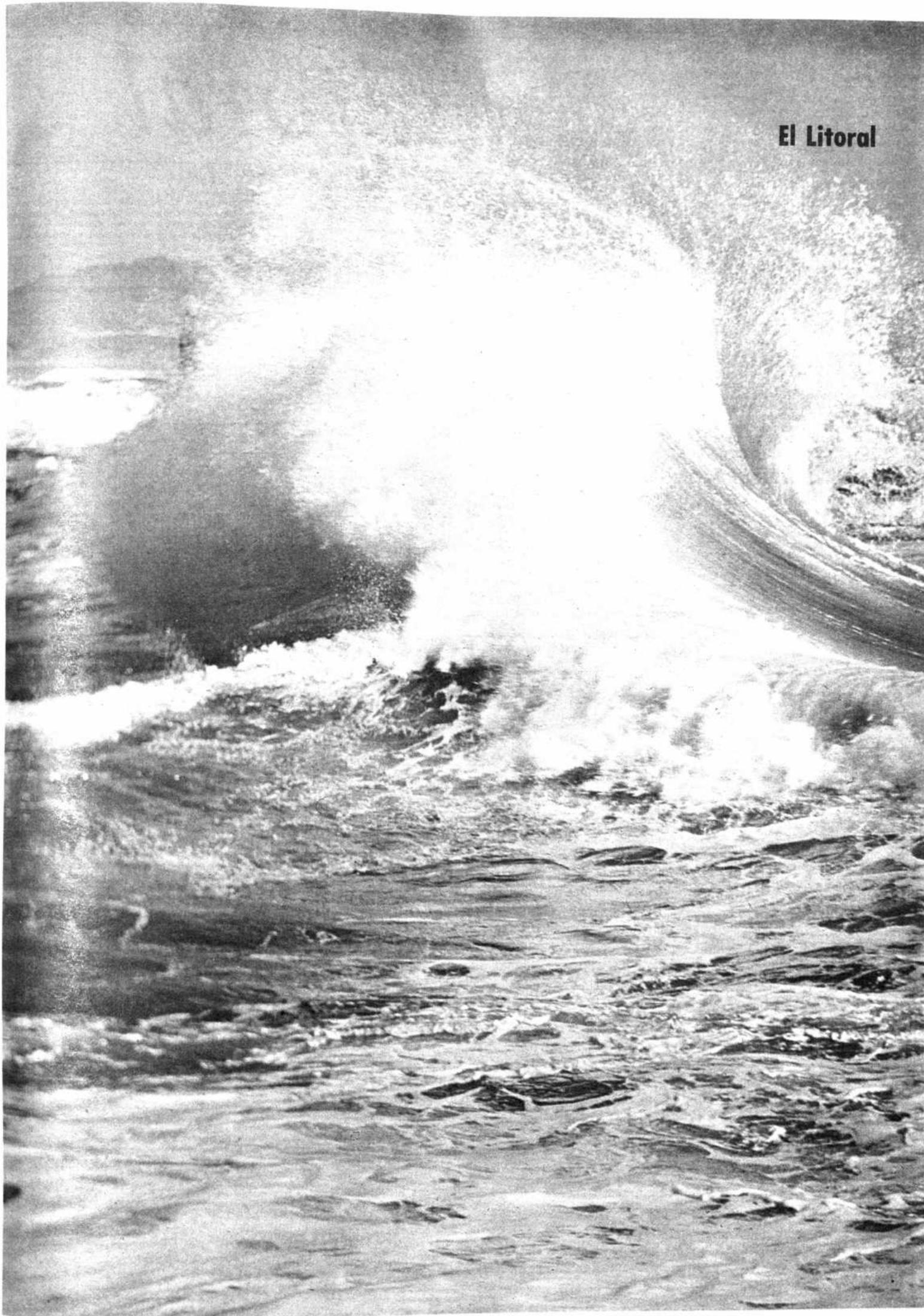
Antes de poner término a esta reseña, nos limitaremos a manifestar que con el fin de ir mejorando de manera constante la atención que nos es grato y honroso prestar a nuestra distinguida clientela hemos seguido

llevando adelante con intensidad todas las medidas tendientes a lograr una permanente adecuación de nuestros servicios e instalaciones a la evolución igualmente constante no sólo de la técnica bancaria -sino también- de nuevos sistemas operacionales.

En esta gratísima oportunidad el Banco Popular del Perú al hacer una profesión de fe en el futuro de Bolivia reitera su inquebrantable decisión de seguir apoyando los planes y programas, tendientes a lograr el máximo desarrollo económico y social de este gran país.



El Litoral



El Litoral

—Por Gastón Velasco—

ANTES de mediar el Siglo XVI, los españoles recorrieron el Litoral Boliviano comprendido entre la desembocadura del Loa y la caleta del Paposo.

Propiamente en la costa boliviana las poblaciones indígenas más importantes al período colonial y que se mantuvieron en el curso de este, fueron como es sabido las bahías y ensenadas del Loa, Tocopilla, Atacama, Mejillones y el Paposo, las que conservaron las denominaciones indígenas de las localidades habitadas y dieron nombres hispanos a otras descubiertas o reconocidas por ellos. Es así que, a la ensenada de Atacama le dieron el nombre de Cobija, y en 1857, fundaron la Parroquia de Santa María Magdalena de Cobija, nombre que se ha conservado aunque el Libertador, le cambió por el de Puerto La Mar, en recuerdo del prócer de la independencia don José de La Mar, que fuera General colombiano y Mariscal del Perú.

Cobija o La Mar, fue habilitada como puerto mayor de la naciente República de Bolivia por Decreto Supremo de 28 de diciembre de 1925 firmado por el Libertador, en la Capital de Chuquisaca.

El Mariscal José Antonio de Sucre, tomó especial interés en el desarrollo de este puerto y dictó varios decretos para favorecerlo en todo lo que necesitaba y que muchos funcionarios velaron por los detalles administrativos. El Decreto de 10 de septiembre de 1827 concede privilegios especiales a las personas que quisieran avocarse en el puerto La Mar.

Las atinadas disposiciones del Gobierno, produjeron benéficos resultados, y no tardó mucho tiempo en que el puerto La Mar (Cobija) y sus alrededores empezaron a desarrollarse con ritmo ascendente aumentando su población.

Su comercio, lento e insignificante al principio, fue tomando incremento hasta después tener la actividad de un importante puerto comercial, dándose a conocer con mayor amplitud en el extranjero y, a ser visitado con frecuencia por muchos barcos que traían abundantes mercaderías a Bolivia. Así, para concretarnos sólo al movimiento habido en el transcurso de un mes, en noviembre de 1828, se detuvieron en el puerto La Mar (Cobija), la goleta chilena "Caupolicán", el bergantín francés "Carlos Federico", la fragata francesa "Fulgur" y la corbeta inglesa "Albert" al mando del comandante Samuel Burger.

Por la concurrencia de barcos se podría pensar que el puerto La Mar (Cobija) contaba en esos años con una población y comercio importantes. En realidad, toda su edificación por el año 1828 no tenía más de 60 casas que albergaban dos centenares de pobladores, pero el puerto tenía importancia como acceso a las poblaciones de Bolivia.

El traslado de las mercaderías desde los barcos a los muelles se hacía en balsas de cuero de lobos marinos fabricados por los changos, siendo después conducidas a lomo de mulas hasta Calama y de allí a las poblaciones de Potosí, Oruro, La Paz, etc.

Hombres de esfuerzo recorrían grandes distancias desde el puerto La Mar o sea Cobija hasta el interior de Bolivia, 150 leguas hasta

Potosí. Este trayecto lo hacían en 20 a 25 días por las postas establecidas en la ruta de Calama cuyos nombres eran Colupo, Chacance, Guacati, Chiu-chiu, Santa Bárbara, Polapi, Pincullo, Topaquiucha, Viscachilla, Jallu-uta, Vilcha, Churata, Tocontaca, etc.

Es digno de mencionarse el hecho de que las recuas de mulas que se ocupaban de este tráfico, conducían, no sólo mercaderías de uso corriente, sino también pesadas piezas de maquinarias para los ingenios mineros, y pianos completos que se importaban de Europa. Decimos pianos completos, por cuanto estos eran transportados con su embalaje, en "mulas pianeras", así llamadas y con aparatos especiales.

EL PUERTO LA MAR O COBIJA EN 1832, FUE SEDE DEL GOBIERNO BOLIVIANO

Quién más se preocupó del progreso del puerto La Mar y de su desarrollo comercial fue el Presidente Andrés de Santa Cruz, que lo visitó con su comitiva oficial el 30 de diciembre de 1832 y fue recibido con manifestaciones de regocijo. Durante su permanencia que duró muchos días, expidió varios decretos fechados y firmados en el "PALACIO DE GOBIERNO DE PUERTO LA MAR", por los que determina la compra de taladros para la apertura de pozos artesianos que provean de agua potable a la población. La construcción de una fortaleza sobre el morro saliente hacia el mar, dotada de almacenes y cuarteles para 300 hombres, y artillada con 24 cañones de grueso calibre, y la colocación de una batería de 12 cañones en el camino a Gatico y sobre el Morro Blanco, con vista a la bahía y a efecto de que se crucen los fuegos con los de la fortaleza principal.

SELECTO GRUPO DE INMIGRANTES Y CAPITALISTAS

El 1840 y 1841, llegaron muchos inmigrantes, comerciantes e industriales, en especial de nacionalidad francesa, hay que citar a los señores: Francisco y Domingo Latrille; Luciano Durandeu, que después se trasladó a La Paz y Cochabamba con negocio de hoteles; Ramón y Aman Lemaitre; Faustino Lataste; Luis Meunier; Manuel Barrau; Juan y Pedro Garday; el conde de Gondurvil; Mr. Heubert y Mr. Guillón. En esa misma época también llegó el súbdito chileno José Santos Ossa, con el cargo de cónsul de

Chile en el puerto boliviano de La Mar. Santos Ossa más tarde en 1866 durante la administración de Melgarejo, se convirtió en concesionario de las salitreras del Salar del Cármen que las transfirió a la compañía inglesa Melbourne Clark, causante de la agresión chilena en 1879.

En 1850, ya era frecuente la llegada de veleros y vapores al puerto, facilitaban los medios de comunicación a lo largo de la costa y la noticia de valiosos descubrimientos de minerales de cobre y yacimientos de huanu, atrajeron poco a poco, un buen número de inmigrantes que llegaron con el aliciente de hacer grandes y lucrativos negocios. La inmigración siguió en escala ascendente, hasta convertirse el puerto en un verdadero emporio de actividad comercial.

Tenemos que citar el nombre de don Guillermo Wheelwright, ilustre hombre cuya fortuna se debió principalmente a los negocios que hiciera en Bolivia y que más tarde adquirió gran celebridad en el mundo por las grandes obras que llevó a cabo en Sudamérica. Este infatigable luchador fue quien creó la marina mercante boliviana en el puerto de La Mar y trajo los primeros vapores al Pacífico fundando la célebre compañía "The Pacific Steam Navigation Co.", la que aún existe.

EL PUERTO LA MAR EN LA DECADA DE 1850 - 1860

En 1850, la población del puerto se componía de tres calles de Norte a Sur y cuatro de Oriente a Poniente, las construcciones eran de madera de copado que se encontraba en los cerros próximos, las casas pintadas de colores vivos, de un solo piso y techo plano sin declive. El agua para la bebida era traída de una vertiente de la quebrada de las Cañas, al Sur de la bahía. Los arrieros que llegaban del interior del país, traían en sus asnos y llamas pequeños barriles de agua que los vendedores arrastraban por las calles del puerto ofreciéndola con gritos infantiles. Para otros usos que la bebida, el agua se traía de los pozos de Algarrobo, dos kilómetros al Sur de la población. Sólo más tarde en 1854, se instalaron las máquinas destiladoras de agua de la firma Durandeu y Co.

La población entonces alcanzaba a 600 habitantes, la mayoría bolivianos, y los demás de otras nacionalidades con predominio de chilenos y peruanos. En estas cifras se comprenden arrieros, mineros, pescadores y

trabajadores manuales. Habían muchos comerciantes y agentes de casas importadoras de Potosí, Oruro y Cochabamba. La moneda de plata que en ese tiempo era de uso corriente toda la República escaseaba en el puerto el acopio que hacían los marineros de barcos, cambiando la moneda de plata por mercaderías de ultramar. Es así que por operaciones de compra y venta en el comercio se empleaban vales y fichas extendidas por firmas responsables.

El puerto La Mar (Cobija), era el asiento de la autoridad prefectural como capital del Departamento, con autoridades policiales, edilicias, con Tribunales de Justicia, jueces de partido, jueces instructores y alcaldes pedregales, estos últimos conocían de las causas por acciones personales o sobre bienes hasta la cuantía de 12 bolivianos apelación. El Ministerio Público era ejercido por los Fiscales de Partido y los Agentes Fiscales. Entre los funcionarios judiciales de aquella época, mencionaremos a don C. Berdecio, que alcanzó los más altos cargos de la magistratura boliviana y el Fiscal Abdón Senén Ondarza, de larga y meritoria actuación en el Litoral. Ambos doctores dictaban una hoja periodística "El Eco de Cobija".

En 1860, La Mar figuraba entre los puertos principales de la escala de vapores y su población sobrepasaba a los tres mil habitantes. Su comercio y edificación habían alcanzado un progreso manifiesto, con una sociedad mopolita sobresaliente y distinguida, aumentaba con la llegada de muchos extranjeros y familias del interior del país, especialmente de Sucre y Cochabamba. El clima era agradable y aún se recomendaba a los enfermos, aunque existía el peligro de la fiebre amarilla.

Desde 1858, por acuerdo de la "Compañía Inglesa de Vapores", sus barcos hacían escala en el puerto, mensualmente dos veces en dirección al Norte y otras dos hacia el Sur. En el puerto había construido una bonita iglesia bajo advocación de Santa María Magdalena y un buen hospital, y en 1860, la firma española Artola e Hijos con almacenes comerciales en el puerto y en Calama, construyeron en la bahía un faro.

Existían dos escuelas, las que estaban en la dirección de la "educacionista Doña Carolina Freyre de Jaimes, madre del que fue insigne poeta Ricardo Jaimes Freyre.

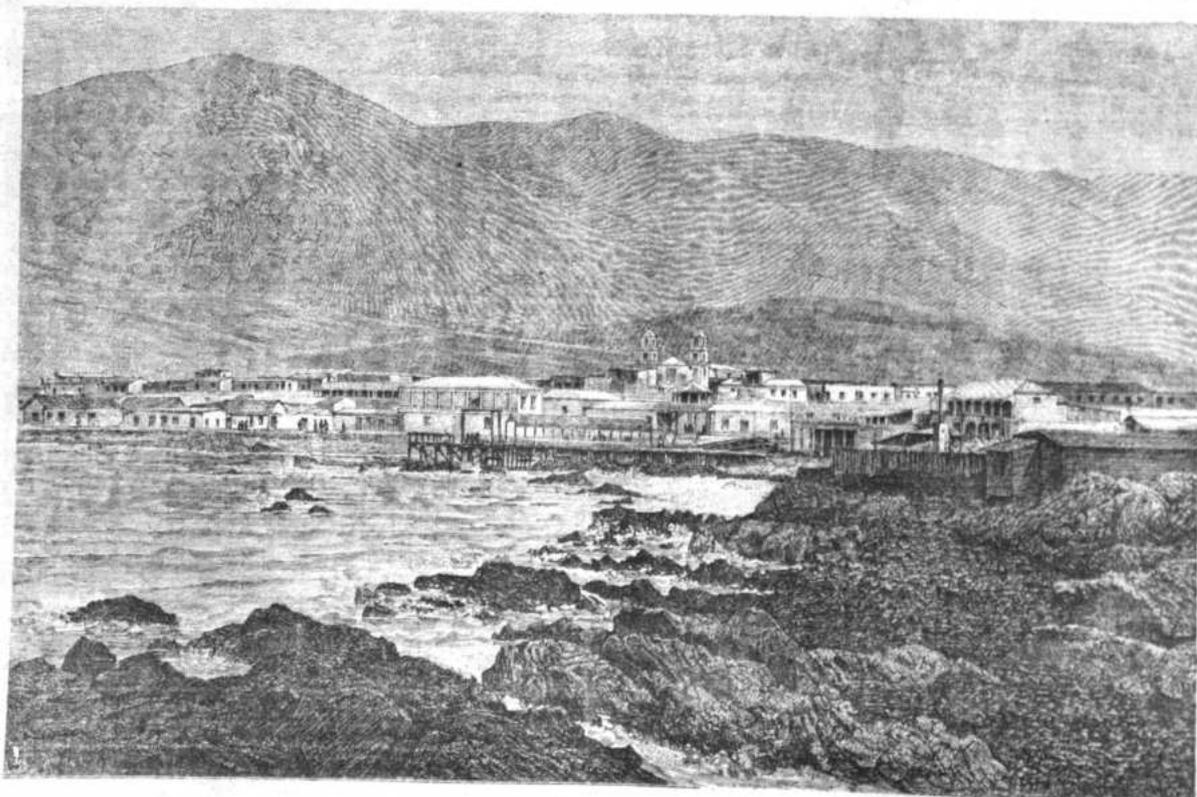
La Mar, como puerto principal de Bolivia era el asiento consular de muchos países los que manteníamos relaciones comerciales. Podemos citar los nombres de algunos cónsules de Francia acreditados por esos años: Domingo Latrille, Marcel Heubert, el Conde de Gondurvil, el Conde de Mollard, y L. Meunier. Asimismo Mr. Tomas Joël, Cónsulado Británico en 1860, y Luciano Durandeu, Cónsul de Bélgica por muchos años. Chile, Perú y Argentina tenían representación consular permanente. Podemos citar los nombres de algunos de los cónsules chilenos: José Jonasson, José Santos Ossa, Salvador Reyes y Enrique Villegas.

En esa época el puerto La Mar, contaba con varias agencias de vapores, casas importadoras de ultramarinos y exportadoras de minerales. El 2 de enero de 1873 se fundó en ese puerto el Banco Nacional de Bolivia.

La colonia francesa era numerosa, relativamente a su población, a la vez que distinguida y emprendedora. Los pueblos del Litoral mucho le debieron a ella, pues tanto la minería como en los demás ramos a que se dedicó, trabajaron con tesón y perseverancia digna de todo encomio.

Muchos acontecimientos de trascendencia histórica derivados de los sucesos políticos vividos este puerto, así como bloqueos y agresiones extranjeras.

Cobija, el Puerto Lamar, capital del Departamento boliviano del Litoral, en un grabado de 1870.



OCUPACION CHILENA DEL PUERTO LA MAR

Al mes y tantos días del 14 de febrero de 1879, en que las fuerzas chilenas tomaron Antofagasta, a las 8 de la mañana del 21 de marzo fondeaban en la bahía del puerto de La Mar, los barcos de guerra "Blanco Encalada", "Lord Cochran" y "Tolten" con tropa de infantería, marina y artillería que ocuparon la población al mando de Williams Revollo "Comandante en Jefe de la Escuadra Chilena" y "Jefe de Operaciones sobre el Litoral Boliviano" quien publicó un "bando" por el cual declaraba que la ocupación del Litoral boliviano por las fuerzas chilenas era transitoria y que sólo duraría mientras duren las causas que la motivaron. Es en ese mismo sentido que entregó una nota al Subprefecto D. Pedro Ross, quien entonces desempeñaba ese alto cargo provincial, ya que la Prefectura y capitalía del Departamento estaban en Antofagasta desde años atrás.

COBIJA, EL PUERTO DEL SILENCIO

El florecimiento de Antofagasta y Mejillones, quitaron a La Mar (Cobija) su preeminencia capitalina, a más de los siniestros ocasionados por el terremoto del 18 de agosto de 1868 y la epidemia de fiebre amarilla de 1869 que causó numerosas muertes, entre ellas, la del Comandante General de Armas Don Pedro Cortadellas y produjo su despoblación por algún tiempo, y finalmente el terremoto del 9 de mayo de 1877. Este último produjo daños considerables inundando las aguas del mar hasta la calle Beni y destruyendo numerosos edificios y el templo que era su adorno principal.

La vemos ahora a Cobija, una ciudad muerta, llena de escombros en tético silencio que hoy abraza al puerto que el Libertador hizo nacer hacen 150 años. Vemos algunas oscuras murallas que se yerguen vacilantes y que avisan que ahí en una época pasada, hubo vida y progreso. Se ven aún las puertas y el maderamen carcomido por el tiempo, la salmuera y la polilla.

Cobija, el puerto La Mar hace revivir el tiempo ido y aunque entristece el ánimo contemplar este puerto que ayer estuvo lleno de actividad, también deleita pensar en el tiempo ido y sentir las pisadas de los mineros bolivianos que parecen emerger del mar para subir otra vez a los empinados lomajes de los cerros y llegar hasta Potosí. Sentir el paso de los indios del altiplano que marchan silenciosos esperando volver al mar y encontrar estancia grata en el corazón y la frente radiosa de su puerto añorado.

Algún día, meditemos, La Mar, volverá a luchar por sus esencias más puras, se integrará nuevamente a la patria de origen, no sólo económicamente, también espiritualmente. Y cuando lo haga tendrá que volver la mirada hacia los puertos que olvidó, cuando el oro le tapó la visión y ensorberció a los despojadores hasta la locura.

Tres acontecimientos históricos en Cobija.

OCUPACION DEL PUERTO POR LAS ARMAS DEL PERU. LOS MARINOS PERUANOS

PIDEN SU NACIONALIDAD BOLIVIANA 10 DE JULIO DE 1830

Dentro los acontecimientos de notoria trascendencia que recuerda la historia de Cobija podemos relatar la ocupación del puerto por las armas del Perú y el bloqueo de este mismo puerto por la escuadra de dicha nación.

Era el 10 de julio de 1830, las relaciones del Perú y Bolivia se mantenían entonces tranquilas. Cuando menos se esperaba, la población, sorprendida, vio surgir en la bahía un buque de guerra que resultó ser la corbeta peruana "Libertad".

Su Comandante expuso que venía en demanda de auxilio por haber sufrido graves averías en su viaje. Pero esto era sólo un pretexto. Momentos después la corbeta arriaba la enseña de su patria a la vez que izaba la bandera boliviana, saludándola al mismo tiempo, con salvos de artillería.

Simultáneamente el Comandante y oficialidad del navío se dirigieron a tierra para manifestar al Prefecto, Coronel Gaspar Aramayo, el propósito que todos tenían de obtener carta de nacionalidad boliviana, entregando al mismo tiempo el buque al Gobierno de Bolivia y poniéndose bajo su amparo.

Fue una gran sorpresa para las autoridades y el pueblo de Cobija esta rara actitud de los marinos peruanos.

El Coronel Aramayo, Jefe político y militar del puerto, prometióles someter a la apro-

bación de su Gobierno la solicitud de nacionalizar la corbeta y sus tripulantes.

Pero la causa precisa de la extraña medida adoptada por la tripulación de la "Libertad", era que pocos días antes se había insurreccionado en Islay y desconocido al Gobierno establecido, emprendiendo enseguida la fuga en busca de un asilo seguro.

El 29 del mismo mes de julio presentó a su vez, en el puerto el bergantín "Congreso". El bergantín de guerra, sin dar aviso previo, ni observar las reglas prescritas en estos casos por el derecho internacional, dio principio al bloqueo, negando desde luego el derecho de entrar al puerto a un buque mercante noruego.

El Prefecto protestó de esta actitud hostil, por medio de una enérgica nota, haciendo ver que desconocía en absoluto el bloqueo por cuanto no había mediado declaración de guerra, etc. Pero el Comandante Palacios del bergantín "Congreso", se mostró "impertérrito" y continuó su bloqueo durante 28 días y, cosa curiosa, al fin de este plazo este barco y todos sus tripulantes se entregaban a las autoridades del puerto expresando como lo habían hecho los marinos de la "Libertad", que querían nacionalizarse bolivianos y servir a su nueva patria, entregando el bergantín "Congreso" a órdenes del Prefecto.

El Prefecto antes de prestar aquiescencia a esta nueva petición, dirigió una consulta al Ministerio de Gobierno en La Paz.

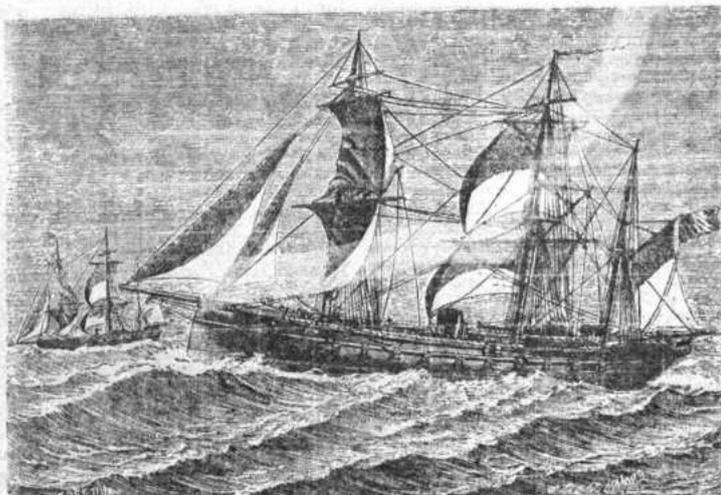
Entretanto, Cobija recibió la visita de otros buques, que traían consigo órdenes de marcada hostilidad del Gobierno peruano. El 11 de septiembre amaneció frente al puerto la goleta "Galgo", al mando del Comandante García de Postigo, que venía en busca del bergantín "Congreso" y de la corbeta "Libertad". El bergantín que había desconocido ya a su gobierno, fingiendo tranquilidad y pacíficas intenciones salió al encuentro del barco recién llegado; una vez que se puso al habla y a tiro de pistola, descargó sobre la goleta "Galgo" una terrible andanada que mató a varios tripulantes. La goleta averiada, que no esperaba este recibimiento, optó por alejarse prudentemente del puerto, y el bergantín agresor volvió indemne a su fondeadero.

No habían pasado aún diez días desde la llegada de la "Galgo" cuando la goleta "Arequipeña" de la armada peruana, arribaba también a Cobija, al mando del Comandante Boterín, en busca de los navíos "Libertad", "Congreso" y "Galgo" y a reforzar el bloqueo del puerto.

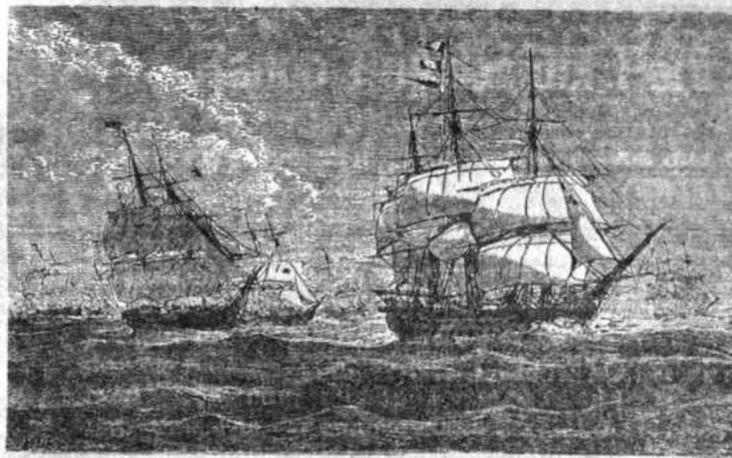
Los dos primeros que habían arriado su bandera, insistían en su solicitud de nacionalizarse y ponerse al servicio de Bolivia, manifestando su anhelo de combatir con las naves que el Gobierno del Perú enviase en demanda de ellos. Caso singular fue éste, en que toda una escuadra, de guerra, que cumpliendo órdenes de su gobierno venía a bloquear Cobija, a arrasarla y expulsar a sus habitantes, los navíos principales se sublevaron y se ponían al servicio del enemigo que venían a combatir.

El Gobierno del Perú había reclamado al de Bolivia y pedía la devolución de sus buques, a lo que este accedió en obsequio a la paz y armonía que deseaba existieran entre ambos pueblos. Al efecto envió órdenes al Prefecto Gaspar Aramayo, quien acatando las instrucciones recibidas, hizo la entrega de los buques insurrectos al Comandante Pedro Boterín de la goleta "Arequipeña". La tripulación del bergantín "Congreso" y de la corbeta "Libertad" rehusaron volver a su patria, reiterando nacionalizarse, como en efecto lo hicieron quedándose en Cobija.

Así terminó este acontecimiento naval e



El bergantín "Congreso" y la corbeta "Libertad" de la escuadra peruana cuya tripulación pidió en Cobija la nacionalidad boliviana.



"Rimac" y "Gaer", buques de guerra del Perú que ocuparon el puerto de Cobija el 8 de marzo de 1853.

internacional en nuestro puerto.

COBIJA EL PUERTO LA MAR, SAQUEADO E INCENDIADO POR LA MARINA PERUANA. LA BANDERA BOLIVIANA ARRASTRADA POR EL EJERCITO PERUANO, EN LA CAMPANA DE LA CONFEDERACION. 24 DE SEPTIEMBRE DE 1835.

Corría el año 1835, el Mariscal Andrés de Santa Cruz se hallaba empeñado en su lucha de unir a Bolivia y Perú en países confederados. Los generales peruanos Agustín Gamarrá y Felipe Santiago Salaverry disidentes a la Confederación, ordenan que la fuerza naval adicta a ellos salga del Callao el 4 de septiembre de 1835, con la corbeta "Libertad" y la goleta "Limeña", con 260 hombres de desembarco, pertenecientes al Regimiento de Carabineros de la Legión de la Guardia, al mando del Cnl. Quiroga, con el objeto de tomar a viva fuerza el puerto La Mar.

A eso de las dos de la tarde del 24 de septiembre, los peruanos estaban a la vista de sus enemigos.

Dicha expedición que era mandada por el jefe Contralmirante Carlos García de Postigo, navegó 18 días burlando a los buques de la Confederación, llegando a la bahía de Mejillones de Bolivia, allí desembarcó la tropa, la que se dirigió por tierra a Cobija.

A eso de las tres de la tarde del 24 de septiembre, los peruanos estaban a la vista de sus enemigos. Momentos más tarde se inició el combate con la defensa de la plaza que sólo tenía 87 hombres, incluso los artilleros que servían los pequeños cañones de la fortaleza.

Atacada por retaguardia, la pequeña guarnición y bombardeada de frente por la corbeta "Libertad", armada de 22 cañones, tuvo forzosamente que sucumbir ante el número abrumador de los enemigos y la plaza fue tomada después de dos horas de heroica resistencia.

El pueblo fue saqueado e incendiado, después de embarcar cuanto pudieron, los peruanos se dirigieron a Pisco a donde arribaron el día 6 de octubre, ahí se encontraba el General Salaverry y la mayor parte de su ejército, el que salió a recibir a los "vencedores de Cobija". El ejército peruano desplegado en dos alas, dió paso por medio al Cnl. Quiroga, acompañado de su tropa vic-

toriosa, la que llevaba como rehen la bandera de Bolivia entre las músicas y vivas de la tropa.

Más tarde el Gobierno peruano expidió un orden general, en que se concedían premios a los expresados vencedores, y como adición a esa orden se leía por "bando" la noticia de haber sido pasado por las armas la 4 y 30 de la tarde de ese mismo día, el sargento boliviano Calixto Giraldez.

Uno de los párrafos de la orden del día decía: "Carabineros! La bandera boliviana que habeis arrastrado delante del Ejército será el monumento eterno a la gloria del cuerpo al que pertenecéis".

El Comandante General de Armas de Cobija y Prefecto del Departamento del Litoral Cnl. Gaspar Aramayo, murió heroicamente junto con sus oficiales, defendiendo el territorio hollado y el honor de su bandera.

COBIJA EL PUERTO LA MAR OCUPADO SIN DECLARATORIA DE GUERRA POR LAS ARMAS DEL PERU 9 DE MARZO DE 1853.

En 1853 fue nuevamente ocupado por el Perú el puerto La Mar.

Cuestiones promovidas por los agentes diplomáticos del Perú en Bolivia, obligaron al Presidente Belzu a pedir el retiro de esos funcionarios. La cancillería de Lima se negó a acceder a esta petición y el Gobierno de Bolivia se vio en la necesidad de dictar un decreto con fecha 9 de marzo de 1853, expulsándolos del territorio de la República.

El Perú protestó de esta medida y dirigió un ultimatum a Bolivia con fecha 5 de mayo de ese año pidiendo la inmediata reposición y reconocimiento solemne de los diplomáticos expulsados.

El General Belzu no contestó esta intromisión, pero para todo evento preparó su ejército y al frente de él cruzó la frontera peruana sin haber encontrado la menor resistencia en su camino.

Por su parte, el Gobierno del Perú había despachado una expedición sobre el puerto La Mar compuesta por los buques de guerra "Rimac" y "Gaer", al mando del Contralmirante Francisco Jorcelledo, y 300 hombres de desembarco, los que ocuparon dicho puerto el 5 de junio a las 8 de la mañana.

El Prefecto Dn. Carlos Z. Tamayo y demás autoridades se retiraron a Calama. Después de algunos días de permanencia en Cobija, el Jefe de la expedición entregó el puerto a General Sebastian Agreda, que se había levantado en armas contra el Gobierno constituido de Belzu.

Sobre este particular decía un escrito peruano de aquella época: "Toda la diplomacia del Ministro Tirado se ha ejercitado en exigir al General Belzu una satisfacción de las ofensas. No habiéndola obtenido, el objeto que enseguida se propuso fue destruir su administración. ¿Y por qué medios? Lejos de llevar a Bolivia una guerra franca y leal, tal como corresponde a una nación que ocupa el rango social del Perú, que cuenta con recursos considerables, que puede poner su ejército en pie de fuerza respetable, el General Echenique, envía a la Armada a tomar posesión de la indefensa Cobija y a proteger la invasión del General Sebastian Agreda. Esta conducta es indigna de una nación como el Perú".

Autoridades prefecturales en el Litoral boliviano.

EN FECHA 30 de diciembre de 1825, Libertador Simón Bolívar, nombró a

primera autoridad republicana del Distrito de Atacama como Gobernador Comandante de Armas al Coronel Gaspar Aramayo, con sede en Cobija el puerto La Mar.

El 1° de julio de 1829, el Mariscal Andrés de Santa Cruz, elevó al Distrito de Atacama a la categoría de Departamento de la República, y el Cnl. Aramayo asumió la Prefectura y Comandancia General del Departamento del Litoral, cargo que desempeñó hasta el 24 de septiembre de 1835, día en que murió heroicamente en el combate librado contra las fuerzas peruanas del Gral. Salaverry contrario a la Confederación que atacó nuestro puerto ocupándolo.

En el decurso de esa fecha hasta el aciago 14 de febrero de 1879, se sucedieron veintinueve autoridades prefecturales en el Departamento del Litoral. Damos a continuación la nómina por orden cronológico:

- 1836 - Coronel Félix Baldívieso
- 1838 - Don Gregorio Beeche
- 1841 - Doctor Andrés María Torrico
- 1845 - Coronel Manuel Isidoro Belzu
- 1846 - Coronel Juan Lurquin
- 1847 - Doctor José María Clavijo
- 1848 - Coronel Francisco Barrenechea
- 1849 - General Eusebio Guillarte
- 1850 - Doctor Atanacio Hernández
- 1853 - Don Carlos Z. Tamayo
- 1855 - Don Ignacio Zeballos
- 1858 - Don José D. Pinto
- 1860 - Don Francisco Buitrago
- 1862 - Doctor Ladislao Cabrera
- 1865 - Coronel Quintín Quevedo
- 1867 - General José Dulón
- 1868 - Doctor José Raimundo Taborga
- 1869 - Coronel Pedro Cortadellas
- 1869 - Don José Moreno
- 1870 - Doctor Gelafio Gonzales
- 1871 - Doctor Ramón Muñoz Cabrera
- 1872 - Don Ruperto Fernández
- 1873 - Doctor Aniceto Arce
- 1874 - Don Emiliano Fernández Costa
- 1876 - Coronel Claudio Acosta
- 1877 - Doctor Narciso de la Riva
- 1877 - Coronel Juan Granier
- 1877 - General Manuel Othon Jofré
- 1878 - Coronel Severino Zapata, último Prefecto del Litoral, el que tuvo que afrontar la invasión de las fuerzas chilenas el 14 de febrero de 1879.

Chuquicamata, la portentosa mina de cobre en el Litoral boliviano.

CHUQUICAMATA, como emporio de fabulosa riqueza, superior a Río Tinto en España, a la Valenciana en México, a Cerro de Pasco en el Perú, a Kermecott en Alaska y a Inspiration en Arizona, y aún a lo que fue nuestro antiguo Corocoro, con mucho de esplendor del histórico Potosí, de Huanchaca y de Caracoles en Antofagasta, Chuquicamata es el mineral de cobre más famoso del mundo. Acaso sea Chuquicamata el caso geológico más portentoso de riqueza cuprífera que se conozca.

En nuestro cautivo, e inmenso desierto de Atacama, emporio mundial de este mineral por antonomasia hay muchos yacimientos de cobre: Salvador, Cerro Gordo, Caspana, Chacaya, El Cobre, Mantos Blancos, Nugayan, Paco-Paco, Tuina, Viscachilla y otros.

El desierto boliviano de Atacama, no era sólo la pampa ruda con sólo la riqueza del huano y del salitre. No era la roca muda, la piedra berroqueña, era el emporio fabuloso de la plata en Caracoles, era la riqueza prodigiosa asentada en el oasis de Calama a tres mil metros sobre el nivel del mar. En los horizontes de esa tierra boliviana no hay en el mundo panorama igual al de Chuquicamata en la naturalidad y lo múltiple de los colores con que se presenta al lejano espectador el cerro de la riqueza.

El descubrimiento de este mineral se remonta a la época incásica, pues Diego de Almagro al volver al Perú en 1536, desengañado de las riquezas que se decían habían en Chile, volviendo para el Cuzco pasó por Chiu-Chiu o Atacama la Chica, distante unos treinta kilómetros de Chuquicamata y ahí pudo herrar sus caballos con herraduras de cobre hechas en una fundición levantada por los incas en las riberas del río Loa. Aquí los incásicos fundían el cobre que extraían de Chuquicamata. De una combinación de cobre y estaño, cuyo secreto se ha perdido labraban herramientas como cincelos con los que cortaban con admirable facilidad el granito, el basalto, las turquesas y las esmeraldas.

Las "puccaras" y las diversas momias encontradas en esa región, atestiguan la antigüedad del mineral, pues que muchas de estas momias se encontraron en posturas que revelan que el individuo que trabajaba cuando fue víctima de un derrumbe o el desprendimiento de un lienzo del cerro.



Manuel Isidoro Belzu.



Ladislao Cabrera.



José Dulón.



Aniceto Arce.



Manuel Othon Jofré.



Severino Zapata.

Durante la dominación incásica, las riberas del Loa en Calama fueron pobladas por una raza no tan atrasada, pues que se ejercitaron en el laboreo de las minas de Chuquicamata.

Las "huacas" o sean los cementerios indígenas de Chunchurri y Topáter en las inmediaciones de Calama conservan muchas herramientas o utensillos de cobre con que se enterraban los naturales.

Todo comprueba que las minas de Chuquicamata fueron trabajadas desde el remoto tiempo incásico.

Después los españoles en el coloniaje, explotaron esas minas así como las de Gualaguala y Michila en las pampas de Atacama.

Durante la República el cerro fue trabajado con más o menos ahinco por numerosos industriales bolivianos y europeos entre los que podemos destacar a Dr. Manuel Barrau, a los hermanos Juan y Alberto Almonte, los hermanos Domingo y Francisco Latrille, don José María Artola, este último dueño y empresario del Ingenio de Fundición y Almagamación de Cobre en Calama.

Después del 23 de marzo de 1879, en que Cabrera y Avaroa fueron batidos por la agresión chilena, las minas de cobre de Chuquicamata paralizaron sus labores y fueron dejadas por sus dueños, y otros empresarios chilenos llegaron allí en grandes caravanas al reparto del tesoro que los bolivianos abandonaron para después negociar a los yanquis de la Wessel, Duval y Cia., por el precio que se les ofrecía, y que ellos se imaginaron exorbitante, creyendo realizar una pingüe utilidad. ¡En verdad ellos no supieron nunca lo que vendieron!

Conocida en Nueva York la importancia del emporio de Chuquicamata, que apenas estaba trabajando superficialmente, en 1909, se formó un consorcio bajo la razón social de "Chile Exploration Company", sociedad que compró todas las pertenencias de Chuquicamata y emprendió con mayor actividad los trabajos de la mina de cobre más fabulosa del mundo.

Después pasó a manos de la "Anaconda Cooper Company", que operaba por medio de tres compañías subsidiarias, para después durante el Gobierno de Salvador Allende, pasar a propiedad del Estado Chileno que las nacionalizó.

Caracoles, el emporio de la plata.

SI GRANDE fue la importancia del descubrimiento del salitre en Antofagasta, no lo fue menos el descubrimiento de las minas de plata en Caracoles.

Las caravanas de cateos que en busca de minerales recorrían incesantemente el desierto en distintas direcciones, algunas habían tenido éxito más o menos alagador, y otras vagaban con grandes penalidades y privaciones en las abruptas serranías, buscando con todo empeño los yacimientos o vetas, sin poder descubrir los anhelados tesoros que ambicionaban, pero siempre animosos y con la fe inquebrantable del minero que nunca pierde la esperanza.

Una de estas caravanas era la organizada por el Barón Arnoux de la Riviere, ciudadano francés y vecino principal de Mejillones, quien mandado por el Gobierno boliviano construyó en ese puerto los edificios de la Subprefectura, la policía, la escuela y el templo.

La meta principal del Barón era catear las sierras y buscar principalmente el mentado Cerro de Plomo, que según tradición de los nativos changos existía en medio del desierto.

Después de dos tentativas infructuosas no desmayó en su empresa, preparó la tercera, esta vez en sociedad con José Díaz Gama, quien también conocía la leyenda que respecto al Cerro de Plata, le comunicaron los changos bolivianos Garabito y Osorio.

EL AFORTUNADO DESCUBRIMIENTO

Sin embargo de ser socio el tal Gama, no acompañó a los expedicionarios, porque viajó a Valparaíso y en su representación fue Favian Martínez.

La caravana de cateo estaba compuesta por los siguientes: Simón Saavedra, que hacía de jefe; J. Ramón Méndez, alias el Gangalla, Rampon Porras, José Méndez y Exequiel Reyes.

Esta vez después de mil peripecias, el 24 de marzo de 1870, la veleidosa fortuna hizo que los cateadores se apeasen de sus mulas en el sitio que se llama de las descubridoras y penetraron por la quebrada de la Deseada, a poco andar,

Reyes el más ignorante de la comitiva, tropezó con un rodado de tres arrobas de peso; a poco trecho el mismo Reyes alzó una piedra negra redonda y blanda; Méndez el jefe de la cuadrilla reconoció el trozo y exclamó: ¡Esa es plata! De este modo se hizo el descubrimiento de la mina "La Deseada" en Caracoles, que sus afortunados dueños los hizo multimillonarios. Así se conoció a Caracoles, un mineral de tanta fama en el mundo.

Apenas la noticia llegó a conocimiento de los mineros de los puntos más inmediatos acudieron en gran cantidad a Caracoles, y se formó una población que más tarde atrajo la atención del Gobierno, disponiendo allí el asiento de una subprefectura, intendencia, templo, escuela, etc.

El descubrimiento ha tenido lugar en los primeros días de mayo de 1870, pues la primera noticia que se comunicó al Gobierno está fechada el 13 de dicho mes en correspondencia dirigida al Ministro de Hacienda.

Mejillones de Bolivia.

EN LOS DICCIONARIOS enciclopédicos en las geografías editadas en Europa como en las Américas, Mejillones era citado como uno de los principales puertos de Bolivia.

Se extiende sobre una de las más grandes y hermosas y abrigadas bahías de la costa occidental de la América del Sur, situada en una espaciosa ensenada a la que se da el mismo nombre, forma una gran media luna que termina al oeste de Punta Angamos, rodeada de cerros completamente áridos, siendo notable un cono truncado de 800 metros de altura denominado Morro de Mejillones.

Mejillones se halla situado a los 23 grados minutos de latitud Sud, y 70 grados, 32 minutos de longitud Oeste. Su nombre viene de la gran cantidad de lamelibranchios comestibles que se hallan adheridos en las rocas del mar, y conchas finas y blancas abundan en la playa. Dicha bahía es una de las más apacibles y hermosas del mundo.

En 1841, el industrial francés Domingo Latrille, descubrió los yacimientos de guano de Mejillones y personalmente fue a informar hasta La Paz el feliz hallazgo, recabando

General José Ballivián, Presidente de la República, la autorización gubernamental para la explotación de esta riqueza.

Los descubrimientos de nuevas guaneras y las actividades de extracción y embarque, emprendidas por empresarios de distintas nacionalidades dieron lugar al poblamiento de Mejillones.

El Gobierno del General Mariano Melgarejo, en 1867, se preocupó con especial interés del progreso de Mejillones y lo declaró puerto principal del Departamento del Litoral con dependencia del puerto mayor de La Mar, ordenó la fundación de una nueva población en la parte más conveniente, para lo cual instruyó a la Prefectura la delimitación del terreno y el señalamiento de sitios para la construcción de edificios públicos que sean necesarios, como consta del siguiente decreto:

"La Paz, enero 5 de 1867.- Al Señor Prefecto del Departamento del Litoral.- Entre las medidas que reclama el nuevo puerto de Bolivia, considera el Gobierno como la más urgente la de proceder, desde luego, al planteamiento de una población que reanime esa localidad y le ofrezca capitales y brazos que procuren su rápido progreso, fecundando su suelo e impulsando el desarrollo de los germenés de verdadera riqueza en que abunda."

"Al efecto ha dispuesto Su Excelencia, el Jefe Supremo del Estado, autorizar a Ud. para que mediante el correspondiente plano, mande delimitar la población, distribuyéndola en manzanas y cuarteles, adyacentes a los cuatro lados de la plaza principal, designando los lugares públicos, las oficinas fiscales y los demás edificios y construcciones especiales de que ha de menester ese puerto, como son: un Templo, Casa de Gobierno, Capitanía y Resguardo, Escuela de Instrucción Primaria, Cuartel, Policía, Despacho Judicial, etc., etc., como también el lugar en que ha de construirse el maldón y muelle de desembarco."

Hay otros considerandos más en el Decreto, que firma S.E. el Presidente Mariano Melgarejo y su Ministro Secretario, Mariano Donato Muñoz.

La confección del Plano para la nueva población en Mejillones, hizo el ingeniero alemán Hugo Reck por encargo del Gobierno de Bolivia, se hallaban trazadas 680 manzanas y 17 plazas con amplias avenidas, escuelas y jardines, lo que demuestra que se creyó entonces que Mejillones alcanzaría un gran desarrollo en el futuro.

EL PROGRESO DE MEJILLONES

Según el informe del Prefecto D. Ruperto Fernández, de mayo de 1871, en esa fecha había ya edificadas algunas manzanas, siendo su población de unos 400 habitantes, sin incluir los de la caleta y trabajadores de las covaderas. Existía un pequeño muelle fiscal y otro en la caleta para el carguío del guano. Las autoridades eran el Capitán del Puerto, a la vez Intendente de Policía; un Alcalde Parroquial y dos agentes municipales. Tenía una Aduana y Tesorería unidas y el Consulado Chileno.

Las mejores casas construidas en Mejillones, eran las del Barón Arnoux de la Riviere, representante de una casa armadora de Burdeos; del señor Luciano Arman, en el negocio de guano; la de don José Díaz Gama y la del Consulado Chileno. El señor Díaz Gama trabajó minas de cobre en Mejillones desde 1869 y D. Luciano Arman era también dueño de minas de cobre en las inmediaciones y en Cerro Gordo, lugar que se hallaba unido con Mejillones por una vía carril.

FERROCARRIL DE MEJILLONES A CARACOLES

El Gobierno boliviano quiso proteger el puerto de Mejillones haciéndole puerto de salida de Caracoles y centro del comercio marítimo. Se proyectó la construcción de un ferrocarril al interior, para lo cual se presentaron numerosas propuestas siendo aceptada la de Wattson y Meigs, el 10 de julio de 1872. La iniciación oficial de los trabajos fue celebrada con grandes fiestas el 29 de enero de 1873, y en una correspondencia transmitida de Mejillones al periódico "La Reforma" de La Paz publica los siguientes detalles:

"Nos avisan de Mejillones que el día 29 de enero en este puerto tuvo lugar la iniciación de los trabajos del ferrocarril que debe unir el mar Pacífico con el rico mineral de Caracoles. El entusiasmo es tan justo y natural cuando se trata de la primera ceremonia de este género en Bolivia, del primer ferrocarril que se implanta en la República."

"La localidad presenta un risueño aspecto. La población embanderada, los buques enpavesados. El buque de guerra chileno "Abtao" con las banderas de Chile y Bolivia al tope. El "Abtao" el momento preciso de la inauguración disparó 21 cañonazos."

"El señor José Manuel Brown, como empresario y representante de la Empresa leyó un hermoso discurso el que fue contestado por el Subprefecto señor Butrago. Sucesivamente hicieron uso de la palabra, el cura Juan José Pizarro Mendoza y el Juez de Partido Dr. Orihuela."

"Concluida esta ceremonia la concurrencia regresó al puerto, donde se sirvió un lunch de 200 cubiertos, en un salón arreglado con todo gusto. ¡Viva la República de Bolivia! ¡Viva el Ferrocarril de Mejillones! ¡Libertad y progreso! ¡Nil Desparandum! ¡La vida y los pueblos!"

Iniciados los trabajos con gran actividad, fueron después paralizados por tropiezos de los empresarios. La línea férrea partía de la estación de San Luciano en dirección a Caracoles, alcanzándose a enrielar varias millas y construir los terraplenes hasta Cuevitas. El terremoto de 1877 concluyó con los últimos restos del ferrocarril, destruyendo gran número de carros y locomotoras.

TERREMOTO Y SALIDA DEL MAR EN MEJILLONES

El terremoto del 9 de mayo de 1877, como en Cobija, causó grandes estragos en Mejillones, pero no tanto por la fuerza del temblor, pues las casas eran de madera, sino por las tres salidas del mar. La segunda salida de mar, que ocurrió como 15 minutos después de la primera y cuya gran ola se calculó en unos 70 pies de altura, arrasó con malecones, muelles, escalas de piedra y las dos primeras manzanas de la población frente a la playa. Los perjuicios más graves fueron causados en la estación que desapareció con casa y habitantes, locomotoras y maestranza. Se produjeron perjuicios en las bodegas del puerto, se hundió un buque cargado con guano. Los trabajadores de las covaderas, que alcanzaban a unos 800 hombres, produjeron algunos desórdenes. Hubo numerosas víctimas atrapadas por el mar, cuyos cadáveres arrojó después a la playa, entre éstas se dio por desaparecido al ingeniero británico Mr. Ashten.

El hallazgo del salitre dio lugar al poblamiento de Antofagasta.

COBIJA, el puerto La Mar fue el punto de partida para las exploraciones y descubrimientos del guano en Mejillones, la plata en Caracoles y las salitreras en el Salar del Carmen, también las incidencias para la fundación de Antofagasta.

Los hermanos Domingo y Máximo Latrielle de nacionalidad francesa, hombres de destacada preparación y carácter emprendedor, se asociaron con Luis Meunier de la misma nacionalidad, para organizar una expedición de cateo al llamado Cerro de Plomo, al que las versiones populares le atribuyen minerales de plata de rica ley.

A mediados de 1857, salió de Cobija la caravana compuesta por guías cateadores y servidumbre, que incluía 27 mulas entre silloneas y de carga y dirigida por los Latrielle y Meunier. La expedición transmontó los cerros de la costa, muy bajos frente a Mejillones y siguiendo al Sur llegó a la hoyada llamada El Salar, más tarde Salar del Carmen. Desde este punto continuó en línea recta hacia el Oriente, atravesó el Salar del Mar Muerto y alcanzó el Cerro del Plomo conocido más tarde con el nombre de Palestina.

Los reconocimientos practicados en el lugar decepcionaron a los expedicionarios, las galenas argentíferas del cerro eran de baja ley y la caravana inició el regreso a la costa. Como seguía el mismo trayecto recorrido antes, hubo que detenerse en el Salar que se ha mencionado primeramente, en circunstancia que se había empezado a carecer de agua para los animales. Se dejaron ahí los barriles vacíos y se enterró las herramientas y aparejos para aliviar la carga. Esa estada accidental en el Salar permitió a los exploradores descubrir el nitrato de soda. Los Latrielle y Meunier regresaron a Cobija llevándose muestras del caliche junto con las galenas del cerro Palestina.

Con el propósito de explotar el salitre descubierta, don Máximo Latrielle se trasladó ese mismo año a La Paz buscando obtener la concesión de esa industria. Las gestiones no tuvieron el éxito deseado. El Gobierno del General Jorge Córdova no dio importancia al asunto y la concesión que ofreció dar se hizo en términos tan ambiguos que el solicitante consideró frustrado su propósito no volviendo a insistir en esto.

En 1858, los cateadores argentinos Pavez y Bello presentaron a la Prefectura de Cobija varias muestras de caliches que habían extraído de los depósitos llamados Carmen Alto.

Señalando los descubrimientos del salitre por su orden cronológico corresponde referirnos a José Santo Ossa, que a principios de 1860 se lanzó por esa misma ruta de los exploradores que le precedieron, llevando como guía a Hermenegildo Coca.

Mas perseverante José Santos Ossa, decidió a abordar el asunto del salitre encomendando la misión de gestionar ante el Gobierno de Melgarejo, al abogado Manuel José Tovar, el que obtuvo la concesión de los terrenos del Salar del Carmen en fecha 18 de septiembre de 1866.

José Santos Ossa y Francisco Puelma, fundaron una sociedad con el nombre de "Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama". En 1869, esta sociedad con aumento de capitales de Guillermo Gibs, Melbourne Clark, Jorge Smith y Agustín Edwards formaron la nueva entidad con el nombre de

Melbourne Clark Co., que más tarde en octubre de 1872, se constituyó con el nombre de Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, la que motivó la invasión de Chile al Litoral.

PEÑA BLANCA, LA CHIMBA Y ANTOFAGASTA

En octubre de 1866, el chango boliviano Juan López era el primer habitante de Antofagasta, establecido en una carpa de arpillera, y a fines de ese año llegaba la caravana de José Santos Ossa juntamente con el chango boliviano Hermenegildo Coca, varios cateadores, tres changos y una mujer, animales de carga y las provisiones indispensables. Esa caravana acampó en el rancho de Juan López en la bahía de "Peña Blanca", para seguir en exploraciones a las salitreras señalando el campamento de López punto de partida al Salar del Carmen y estación de sus actividades industriales, es así que Santos Ossa se acercó en ese lugar apoderándose de la casa de López y despojándole a su vez de una gran cancha de piedras que había construido para el depósito de metales, esto consta en el memorial que el Chango López elevó al Gobierno boliviano pidiéndole amparo.

PRIMERAS AUTORIDADES BOLIVIANAS EN ANTOFAGASTA

A principios de 1867, el Gobierno de Bolivia había mandado a La Chimba, hoy Antofagasta, dos empleados para la fiscalización y resguardo de sus intereses, siendo el primero en llegar, el señor Fortunato Pinto con el cargo de Inspector de Peña Blanca, nombre que se le daba a la caleta, al mismo tiempo que el de La Chimba y también el de la Caleta el Coloso.

Su misión principal era fiscalizar y controlar el embarque de minerales y salitre cobrando los derechos aduaneros.

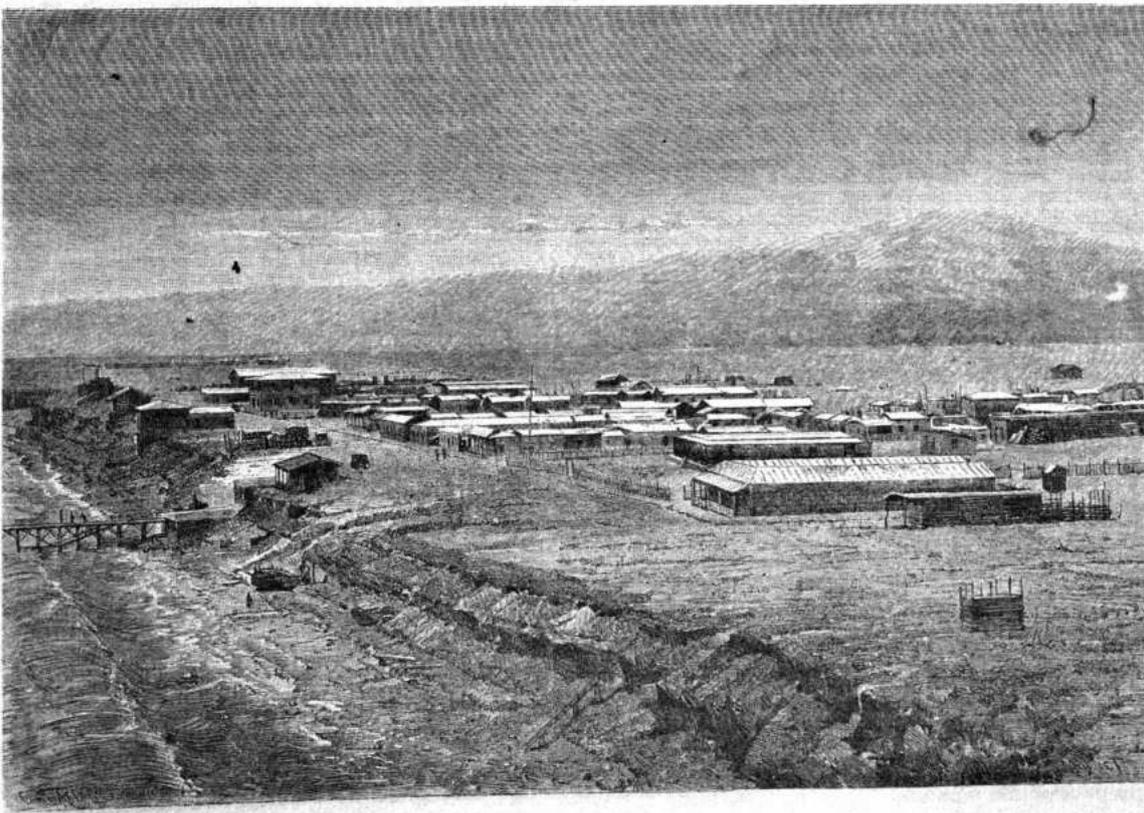
La habitación y oficina que tuvo el señor Pinto fue en la propia vivienda de Juan López, en el rancho de listones de madera y carizos construida a orillas del mar, donde habitaron él y su familia. Algún tiempo después Pinto trasladó su "Oficina" a una casa de latas de parafina que hizo construir don Antonio de Lama fue el segundo "edificio" que se construyó en Antofagasta después del rancho de Juan López.

El otro empleado del Gobierno que llegó a la Chimba después de Pinto, en 1867 fue el señor Eulogio Alcalde con el cargo de Vista de Aduana.

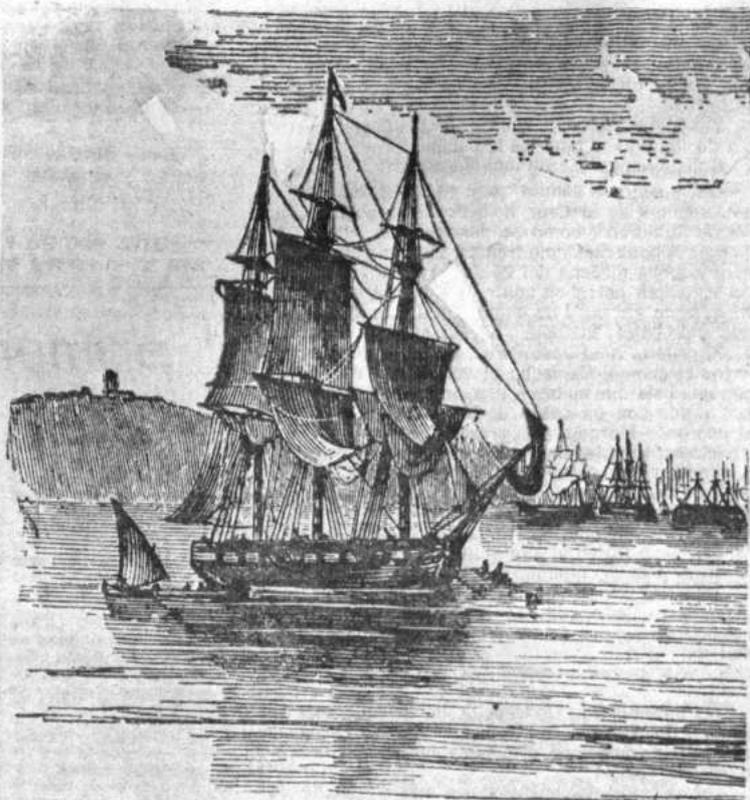
POBLACION Y PROGRESO DE LA CHIMBA

En ese mismo año, llegaron el ingeniero Jorge Paddison, como Administrador de la Compañía, como contador Jorge Hicks, Diego Adamson y Juan Clemenson, los cuatro de nacionalidad inglesa.

Al mismo tiempo llegaron mecánicos, carpinteros y demás obreros, casi todos de nacionalidad chilena aguijoneados por el



El puerto boliviano de Mejillones, en un grabado de 1870.



BERGANTIN "MARIA LUISA"

Nave Boliviana, que, al mando del general Quintín Quevedo se alzó en armas contra el gobierno del Presidente Agustín Morales, tomando el Puerto de Antofagasta.

prurito del lucro y de las aventuras. Se trabajaban habitaciones, oficinas y demás instalaciones. Todo aquello se hacía rápidamente. Los barcos recalaban ya en La Chimba.

En cada vapor venía siempre una buena porción de agua y toda clase de viveres y materiales.

De esta manera, la poco antes desierta caleta, se iba convirtiendo paulatinamente en verdadero hormiguero humano. Tenemos a la caleta de La Chimba como a un vasto campamento, donde miles de operarios desplegados sus mayores energías trabajando en la naciente población, al frente de ella como Gobernante y en representación del Poder Ejecutivo de Bolivia, a un Intendente de Policía el Cnl. Exequiel Apodaca.

FUNDACION OFICIAL DE ANTOFAGASTA

En marzo de 1868, el Gobierno del General Mariano Melgarejo, envió a la caleta de La Chimba, una comisión de agrimensores y técnicos a órdenes de los ciudadanos Hilario Ruiz y José Santos Prada, para señalar el sitio que debía ocupar la futura población y levantar un plano de ella.

Por Orden Suprema de 27 de agosto, el Gobierno impartía las instrucciones pertinentes para que el Prefecto del Departamento del Litoral proceda a la fundación oficial de la población de La Chimba, la que más tarde se llamó Antofagasta.

De conformidad a lo ordenado por el Gobierno, se notificó al vecindario, a los residentes extranjeros, a los comerciantes y empresarios, invitándolos a hacerse presentes en el acto de la fundación oficial de la población, cuyos habitantes hasta entonces, se acomodaban en viviendas improvisadas, toldos y casuchas rústicas de maderas y sacos de arpillería cambiables de lugar al azar de las ganancias. Propiamente el sitio era un extenso campamento, donde primaba el afán de enriquecerse y la defensa rifle en mano.

El 22 de Octubre de 1868, las autoridades bolivianas presidas por el señor Prefecto Don José Raimundo Taborga, el Tesorero Público de Mejillones, Sr. Calixto Vidaurre, el Notario de Fé Pública de la Capital del Puerto La Mar, Sr. Agustín Vidaurre, y el Agente Fiscal de la Capital, procedieron a la fundación oficial de la población de La Chimba. La solemne ceremonia se realizó en el desembarcadero que se hallaba profusamente engalanado con cadenas de papel y banderas bolivianas. Se dió lectura al documento enviado por el Supremo Gobierno donde se manda y ordena la fundación de la población. El Prefecto del Departamento pronunció un elocuente discurso. Se redactó el Acta de la Fundación, la que fue firmada y refrendada por las autoridades nombradas.

Terminado el acto oficial, tanto las autoridades, como toda la población que allí se había dado cita en los aledaños del desembarcadero brindaron por el feliz acontecimiento, se bailó animadamente en una verbena popular a orillas del mar.

UN ANCLA EN EL CERRO

Lo notable de este acontecimiento, fue el acuerdo de perennizar el acto de la fundación, con la marca de un ancla pintada en el cerro que se destaca próximo al desembarcadero, iniciativa lograda por el Prefecto con dos finalidades, hacer incipiente en el recuerdo de la fecha histórica y como una señal dominante para orientar el anclaje de vapores que recalaban en el puerto

EL NOMBRE DE ANTOFAGASTA

Al puerto de Antofagasta, antiguamente se lo conocía por "Peña Blanca", pero, mas propiamente al lugar de la costa frente al islote "El Faro", nombre designado por el Chango López, primer habitante de esa playa. También se lo conoció con el nombre de "Playa Blanca". Más adelante se decía "La Chimba" o "Chimpa" que en quechua significa del otro lado, de seguro con relación a las estribaciones de Cerro Moreno, hasta que el Presidente General Mariano Melgarejo por Decreto de 9 de noviembre de 1869, dispuso se designase a la nueva población de La Chimba con el nombre de "Antofagasta", igual que el de una estancia de pastisales, que el Coronel Severo Melgarejo hijo del Presidente poseía en la Puna de Atacama y que hasta hoy figura en los mapas como "Antofagasta de la Sierra"

LA VIDA POPULAR EN ANTOFAGASTA

Nos referimos al año 1872. El cambio tan bruscamente operado desde la fundación de Antofagasta, tuvo en muchos sentidos un carácter violento y explosivo. Se trataba de una población heterogénea, en gran parte inestable, con una mayoría popular dominante, elementos aventureros decididos a hacerse rápidamente de fortuna.

Cada barco que entraba al surgidero, arrojaba en el puerto una ola de nuevos huéspedes fascinados por las leyendas fabulosas de la riqueza de la pampa boliviana. Hombres de todas partes, industriales comerciantes, obreros, marineros desplazados de los barcos, profugos de la justicia, depravados y criminales en su mayoría gente del vecino país.

El descubrimiento de la plata de Caracoles, vino a dar más impulso al crecimiento de la ciudad. Todo el circulante de

monedas de plata que corría a raudales, fomentó no sólo operaciones mercantiles importantes al rededor del comercio de importación, construcciones e industrias, sino también el comercio popular, menudo y de diversión. Así en la calle Nuevo Mundo (hoy Avenida Matta) desde un principio y mayormente en los años siguientes, se concentraban los negocios de diversión, fondas, chicherías, picanterías cafeterías, chinganas y casas de lenocinio, y aparecieron salas de billar y reñideros de gallos.

Antofagasta con cerca de cuatro mil habitantes, carecía de alumbrado, y el servicio policial era por completo ineficaz, lo que convertía las noches antofagastinas en un caos de fiesta brutal y de aventura sangrienta.

Fue el Coronel Exequiel Apodaca, Intendente de Policía que puso orden en Antofagasta, un hombre extraordinario, el único capaz de afrontar con acierto los difíciles problemas de una ciudad que crecía en tumulto y desorden.

Su sacrificio es admirable y heroico. Con su escaso número de rondines, no menos sufridos ante sus deberes de afrontar a peligrosos bandidos que sacaban armas de fuego y cuchillos corbos, Exequiel Apodaca mantuvo la tranquilidad de la población antofagastina y lo que es más loable, enseñó respeto a la tierra que abría sus puertas hospitalarias a la gente del Sur. El Intendente Apodaca y sus pocos gendarmes fueron los ángeles bienhechores de los propios chilenos en sus bestiales reyertas o en denuncias de robo.

LA CALETA DE ANTOFAGASTA ES ELEVADA A LA CATEGORIA DE PUERTO MAYOR DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA

El Gobierno del Presidente Agustín Morales, impuesto del gran progreso que adquiría Antofagasta, y el portentoso descubrimiento del mineral de Caracoles, por Decreto fechado en la ciudad de Cochabamba, el 8 de mayo de 1871, elevó a la Caleta de Antofagasta a la categoría de Puerto. Por esa misma disposición se elevó a igual rango la Caleta Tocopilla, que ya por esa época iba tomando importancia.

La marina boliviana en el Pacífico.

LA COSTA boliviana sobre el Océano Pacífico, se extiende en 473 kilómetros en línea recta de Norte a Sud, desde la desembocadura del río Loa hasta la desembocadura del Salado en el Papos y colinda con el valle de Copiapó, donde comienza Chile.

Son cinco los puertos bolivianos en la costa del Pacífico: Cobija, el puerto La Mar, en la bahía de Santa María Magdalena o también llamada de Endimión, que forma una rada resguardada de los vientos del Sud, abierta a los del Norte, y con un fondeadero para toda clase de buques.

El puerto de Tocopilla, se halla un poco más al Norte del puerto La Mar, en la bahía de Algodonales.

Desde el límite con el Perú o sea desde la desembocadura del Loa hasta el puerto de Tocopilla, se hallan las caletas Mamiña, Paquica y Duendes.

Entre Tocopilla y La Mar, de Norte a Sud, se hallan las caletas: Bella Vista, Punta Blanca, Huanillos y Gatico.

Al Sud de Cobija en Puerto La Mar, se encuentran las caletas de Tames, Guaiaguata, Hornos y Chacaya, en seguida la bahía de Mejillones, una de las más grandes, hermosas y abrigadas bahías de la costa occidental de la América del Sud. Siguen: Punta Angamos, Lobería, Bandurrias, Lagartos, Punta Tetas, Morro Moreno, La Chimba y el puerto de Antofagasta.

Al Sud del puerto de Antofagasta, las caletas El Coloso, Agua Dulce, El Cobre, la Bahía de Nuestra Señora, hasta el Papos límite con Chile.

EL "CHIMBORAZO" BUQUE DE GUERRA DEL EJERCITO LIBERTADOR

Por mandato del Libertador Simón Bolívar el coronel Francisco Burdett O'Connor fue el primero en recorrer la costa boliviana en el buque de guerra "El Chimborazo" de la marina del Ejército Libertador, para explorar y buscar entre las varias bahías y caletas del Litoral, la más apropiada para servir de puerto principal a la naciente República de Bolivia.

Es así que el coronel O'Connor, en su exploración por las bahías del Loa, Tocopilla Cobija, Mejillones y el Papos, ubicó la de Cobija como la más conveniente. A los cinco meses después de creada la República, Cobija recibió el bautizo de Bolívar mediante un decreto fechado en Chuquisaca el 28 de diciembre de 1825, designándola Puerto La Mar, en homenaje al Mariscal José de La Mar.

LOS PRIMEROS BARCOS MERCANTES EN PUERTO LA MAR "FOURTH OF JULY" "LA VELOZ MANUELA"

El ciudadano norteamericano Guillermo Wheelwright, fue uno de los mas grand impulsores de la marina mercante en el Pacifico Sud, estableciendo su base naval en Cobija, el puerto La Mar.

Este hombre excepcional, cuya inmensa fortuna se la debió a los negocios que hiciera en Cobija en los primeros años de su desarrollo comercial, fue el primer empresario que a los cuatro años de creada la República, en 1828 estableció el servicio de buques de Cobija, puerto La Mar, hasta el puerto chileno de Valparaíso, con la goleta "Fourth of July" historiador chileno Vicuña Mackenna dice: "La goleta "4 de Julio" en su primer viaje trajo a Valparaíso un cargamento de 70 sacos de saetre, 2 cajones de peinetas de cacho hechas por indios bolivianos, 170 cajas de cigarrillos y fardo de paño, todo de industria boliviana.

Poco después, en 1830, Wheelwright adquirió la goleta "La Veloz Manuela", que llegó a gozar de gran reputación por su rapidez, exactitud y buen trato que los pasajeros recibían del más popular, amable y querido capitán Don Guillermo Wheelwright.

BARCOS DE LA MARINA BOLIVIANA EN EL LITORAL

Iniciadas las actividades marítimas en los primeros años de la República, en Cobija puerto La Mar, las autoridades prefecturales la Capitanía del Puerto, han contado con una flotilla de pequeñas embarcaciones y veleros al servicio de cabotaje dentro del límite de la costa boliviana.

GUARDACOSTAS "GENERAL SUCRE"

En 1842, el Gobierno del General José Ballivián, adquirió de los señores Sanzzenes Meters Bland y Compañía: Dutey y Barroche el "Guardacostas General Sucre", a cambio de una concesión guanera en la ensenada de Gatico, barco de guerra que prestó grandes servicios en el cabotaje de cabo a cabo de la costa boliviana. En junio de 1862, fue vendido a la casa Yonashen, representante de la Compañía Inglesa de Vapores en Cobija.

GOLETA "ILLIMANI"

Fue adquirida y equipada por el General José Ballivián, para sus excursiones revolucionarias al Litoral boliviano.

En fecha 22 de enero de 1850, la goleta "Illimani" se presentó secretamente a la ordenanza del fondeadero del puerto La Mar. El Prefecto advertido con la inesperada noticia ordenó a la Capitanía del Puerto, la detención y requisita de la goleta "Illimani", subrepticamente llegada de Valparaíso, encontrándose en sus bodegas: 120 fusiles Chassepot, 8.000 cartuchos de bala, 25 sables, 2 clarines de guerra y 120 uniformes de tropa, todo esto consignado a uno de los agentes ballivianistas de Cobija.

Dicha embarcación, fue tomada como "buena presa" y confiscada pasó a poder del Estado para el servicio de cabotaje.

GOLETA "LA MAR"

Adquirida por el Gobierno de Don Mariano Melgarejo el año 1866. Hacía el servicio de cabotaje entre los puertos de Antofagasta y Mejillones.

Cuando el 6 de agosto de 1872, las fuerzas revolucionarias del General Quintín Quevedo ocuparon Antofagasta, las autoridades del puerto se embarcaron en la goleta "La Mar", que se hallaba en la bahía y se trasladaron a Cobija.

BERGANTIN "MARIA LUISA"

El bergantin "Maria Luisa", buque de dos palos mayores y velas cuadradas, adquirido en Valparaíso por el General Quintín Quevedo para su aventura revolucionaria del 6 de agosto de 1872 en el Litoral boliviano.

El "Maria Luisa" convenientemente equipado y armado, desembarcó en el puerto de Antofagasta: 180 hombres entre bolivianos y chilenos, 700 fusiles Spencer, 4 cañones rayados de montaña y abundante munición.

Fracasada la intencionada revolucionaria, Quevedo buscó asilo en la corbeta chilena "Esmeralda" que se hallaba de paso por el puerto. El bergantin "Maria Luisa" quedó detenido con toda su tripulación y a órdenes del Prefecto Don Ruperto Fernández. Más tarde fue rematado en subasta pública y siguió enarbolando la divisa boliviana, hasta que naufragó en la entrada del puerto chileno de Constitución el 10 de septiembre de 1875.

El cañonero "El Morro", adquirido por el Gobierno del Dr. Tomás Frías en 1875, más tarde en 1877 puesto al servicio y a órdenes del ingeniero francés André Bresson, para efectuar estudios y exploraciones en la costa boliviana.

VAPOR "EL SORATA"

Don Otto Richter, comerciante y banquero alemán, establecido en La Paz desde muchos años, adquirió en Europa un mediano vapor destinado al transporte de pasajeros y carga en el lago Titicaca.

El barco aún no había llegado a destino, cuando se produjo la guerra con Chile. En esta circunstancia el distinguido extranjero amante fervoroso de Bolivia su segunda patria, puso ese barco a disposición del Gobierno, para que bogara en las aguas del mar Pacífico al servicio del Ejército Aliado, como viga en el reconocimiento de los corsarios chilenos que amagaban la costa aliada.

BARCOS MERCANTES

"LA JUANA", "LA LASTENIA" y "LA LLAMA"

En 1850, la casa comercial de los hermanos Ramón y Anan Lemaitre, dueños del establecimiento "Huanillos", tenía tres buques cargueros, registrados en el puerto de La Mar como barcos mercantes bolivianos, cuyos nombres de los primeros eran "Lastenia" y "Juana", nombres que correspondían a las dos hijas de don Ramón Lemaitre, el tercer barco tenía el nombre de "Llama".

"EL CHANCHAMOCHA"

Don Francisco James, comerciante y minero de Cobija o La Mar, era propietario del barco llamado "Chanchamocho", que se dedicaba exclusivamente al transporte de minerales.

"EL POTOSÍ"

Don José María Artola, comerciante español, que después formó la sociedad Artola Hermanos, firma de mucho prestigio, con sucursales en Europa, que giraba con fuertes capitales para la compra de minerales, explotación de minas, importación de mercaderías y agencias de aduana en Cobija y en Antofagasta, depósito de mercaderías en Calama y el mérito de haber instalado una fundición de cobre en Cobija; era dueño de un hermoso barco clipper de cuatro palos "El Potosí", que orgulloso paseaba la tricolor boliviana por los mares de América y Europa. A consecuencia de la invasión chilena al Litoral boliviano, la firma Artola Hermanos lo transfirió "El Potosí" a una compañía inglesa.

"EL BOLÍVAR"

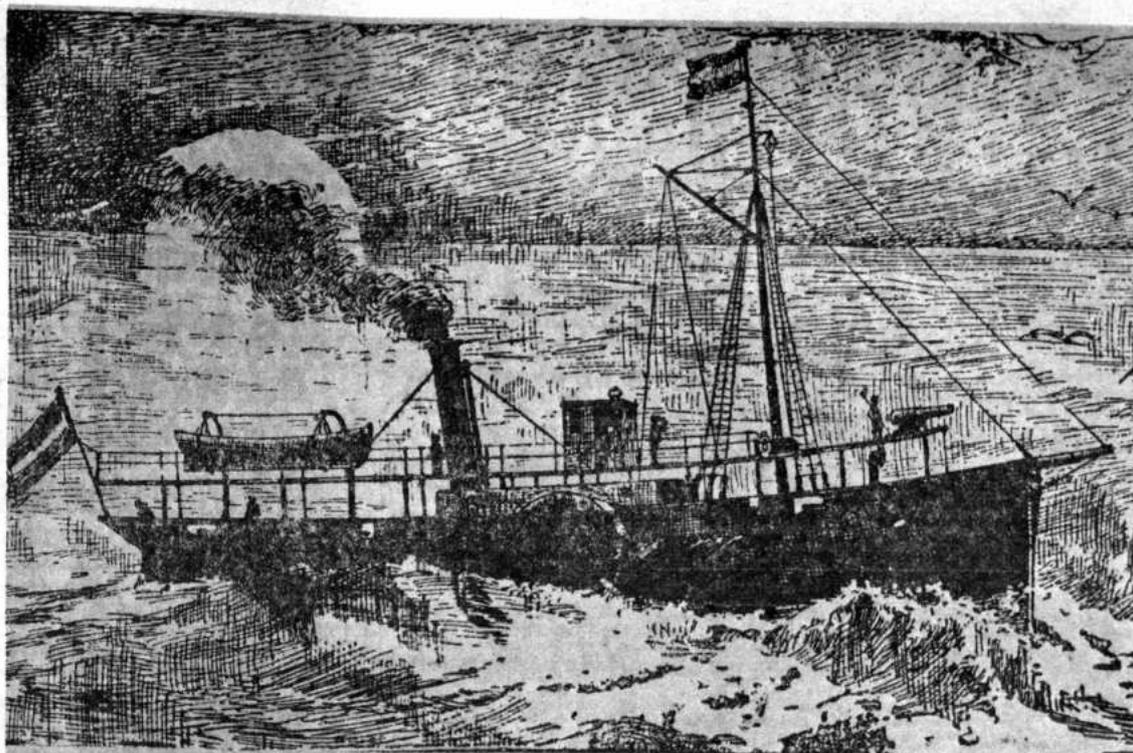
Barco mercante de propiedad del banquero y constructor francés Jean Lucien Arman, quien en septiembre de 1867, propuso al Gobierno del General Melgarejo, contratar un préstamo de diez millones de francos, de los banqueros de París, Planat y Herberg, con destino a la compra de dos barcos para el Estado. Dicho préstamo fue aceptado, pero se lo invirtió en la construcción de varias obras en el Puerto de Mejillones, tales como la casa para la subprefectura, la capitanía, el resguardo de puerto, la aduana, cuartel, policía, templo, escuela, despacho judicial, el malecón y el muelle de desembarco. Todos esos trabajos fueron administrados y concluidos por el entusiasta empresario francés Monsieur Henri Arnoux de la Riviere.

"EL LÓPEZ GAMA"

Barco de propiedad del industrial brasileño Pedro López Gama, que en 19 de septiembre de 1873 celebró con el Gobierno Boliviano un contrato para la explotación de las minas de plata de Caracoles.

"EL BOLIVIA"

Barco de propiedad particular de Don Guillermo Wheelwright, empresario de The Pacific Steam Navigation Company. "El Bolivia" se construyó en los astilleros de James Wingate and Company de Liverpool. Un barco de pasajeros y carga al servicio exclusivo del tráfico marítimo de Puerto La Mar a Valparaíso, inscrito en el Registro Marítimo de Cobija o La Mar, con la insignia boliviana.



Cañonero del Estado boliviano "El Morro"

FRAGATA "LA MAR"

La casa inglesa Gibbs y Cia, se asoció el 8 de noviembre de 1865 con Jorge Smith y Melbourne Clarck, y formaron la sociedad Melbourne Clarck Co., que en 1870 compró las acciones de la Sociedad Explotadora del Desierto, en Antofagasta. Dicha firma era propietaria de la fragata "La Mar" de 665 toneladas, registrada bajo el patrocinio del pabellón boliviano en el puerto de Cobija.

Con motivo de la guerra con España en 1865, cambió su bandera boliviana por la británica.

"LA ELCIIRA" Y "LA ELISA"

Las goletas "La Elcira" y "La Elisa" de propiedad de la firma Doll y Cia., casa exportadora de minerales que giraba con un fuerte capital en Antofagasta.

"La Elcira" y "La Elisa" eran dos pequeños pero elegantes buques que hacían sus viajes periódicamente entre Tocopilla, Cobija, Mejillones y Antofagasta, hasta el puerto chileno de Valparaíso. El Capitán de "La Elisa" era Carlos Mallens y el Capitán de "La Elcira" Andrés Viereck.

OTRO BARCO "EL BOLÍVAR"

En 1873, la Empresa de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, viendo cuan necesaria era una embarcación a vapor, para efectuar en aquella época sus ya numerosas faenas marítimas, resolvió construir una nave de capacidad de 180 toneladas.

El vapor fue construido en la playa de Antofagasta, por los ingenieros ingleses Diego Adamson y Josías Hardin. "El Caracolino" de Antofagasta, daba en sus crónicas cuenta de su botadura al agua y el bautizo de la pequeña nave en la siguiente forma:

"El 5 del presente (noviembre de 1873) fue botado al agua y bautizado el vapor construido en este puerto.

"Fue madrina la señora Carmen Echazú de Apodaca esposa del Capitán de este puerto, Coronel Exequiel Apodaca.

"La ceremonia del bautizo y el descenso del vapor hasta el mar, fueron de lo más interesante y concurrido. Asistieron muchas señoras y señores y gran número de caballeros. Se le puso por nombre "Bolivar".

"Se felicitó a los ingenieros y directores de la obra, por la elegancia, solidez y hermosa forma de la embarcación.

"El vaporcito completamente empavesado, lucía las banderas bolivianas e inglesas, dio una vuelta por la bahía probando su velocidad. Su casco es de fierro y tiene doble hélice".

Todos los barcos que mencionamos, enarbolaban la divisa tricolor boliviana, que se

paseaba orgullosa por los mares de América y Europa en nuestros barcos mercantes y registrados como tales en Bolivia.

Mandato del Mariscal Santa Cruz a los bolivianos.

EL 6 DE AGOSTO DE 1832, con la solemnidad del caso se inauguraron las sesiones ordinarias del Congreso Nacional en la Capital de la República. El Jefe del Poder Ejecutivo Mariscal Andrés de Santa Cruz, da lectura a su Mensaje, que contiene los siguientes pasajes relacionados con el Litoral:

"Cobija, nuestro puerto La Mar, sigue en progreso, ha aumentado considerablemente en población, y las dos terceras partes al menos del comercio de Bolivia se hace por él. El descubierto de muchas y muy ricas minas de cobre, que se han hecho a sus alrededores, ha venido a concurrir con el empeño del Gobierno a fomentar y asegurar aquel establecimiento que es una de las ganancias de nuestra independencia"

"A la decidida protección del Gobierno y al empeño activo que ha tenido en ayudar al interés individual, debemos un puerto por donde se introduce la mayor parte de los consumos que nos trae el extranjero. No será patriota el boliviano que olvide a Cobija nuestro puerto La Mar, ni será miembro de la sociedad quien sea indiferente a los progresos del único conducto de comunicación con el mundo, porque sin ese puerto la existencia de Bolivia será problemática. El primer juramento que hicimos fue el de ser independientes y no podemos serlo faltándonos Cobija. Perjuero será el que no fomenta, defiende y haga toda clase de sacrificios por sostener ese puerto"

"En política, en economía y por honor nacional, debéis señores trabajar porque Cobija o Puerto La Mar adelante cuanto sea, sin consideración de gastos más o menos excesivos que el tiempo reparará con abundancia"

"Examinemos lo que fue nuestro puerto, y lo que es: una playa desconocida e inhabitada y el tránsito un gran desierto que llenaba de espanto a los especuladores, sin que faltaran algunos que vieran como ridicula la pretensión de formar un puerto."

"Se habilitó Cobija para puerto con doce personas, arrojando toda clase de obstáculos, y ved ahora lo que es, hay 560 almas habitando un pueblo formado, casa de gobierno y aduana, aguadas para los vecinos, para los transeúntes y para sus bestias, posadas y fondas públicas, arriería que hace sus especulaciones, postas en el tránsito, y en fin, un puerto establecido por el cual consume Bolivia lo que necesita del extranjero en gran parte, y que al transcurso de dos o tres años la ciudad de La Paz no sufrirá los impuestos exor-

bitantes que la gravan en beneficio ajeno, ni alimentará industria extraña, pudiendo aumentar la propia."

"El estado de nuestro puerto es brillante comparativamente, y las Cámaras compuestas de patriotas ilustres, jamás apartarán de su meditación que Bolivia sin el Litoral sería una nación parásita sometida a las condiciones de sus vecinos y esclava humilde del más fuerte."

"Cobija, el Puerto La Mar, ha abierto un campo fecundo a las especulaciones mercantiles; los bolivianos marchan a países distantes, y no muy tarde podrán dirigirse a la misma fuente de productores para hacer más extensas sus relaciones comerciales y aumentar sus productos, pudiendo en cambio ofrecer los del país. Hay muchas casas bolivianas y extranjeras de comercio en el puerto y a proporción se irán multiplicando los deseos con el ejemplo, por la facilidad y por el aumento de capitales."

"Examinad con cuidado y ved con anteojo político y económico a Cobija, el puerto La Mar, y vuestra vista tendrá el placer de divisar bienes por todas partes, y luego sin olvidar el gran capital metálico que salía al extranjero no dejando rastro alguno en favor de nuestra industria. Calculad la importancia de Cobija al engrandecimiento del comercio boliviano, cuyo movimiento comunicándose al exterior, le dará la celeridad precisa y necesaria."

COBIJA, EL PUERTO LA MAR FUE SEDE DEL GOBIERNO BOLIVIANO

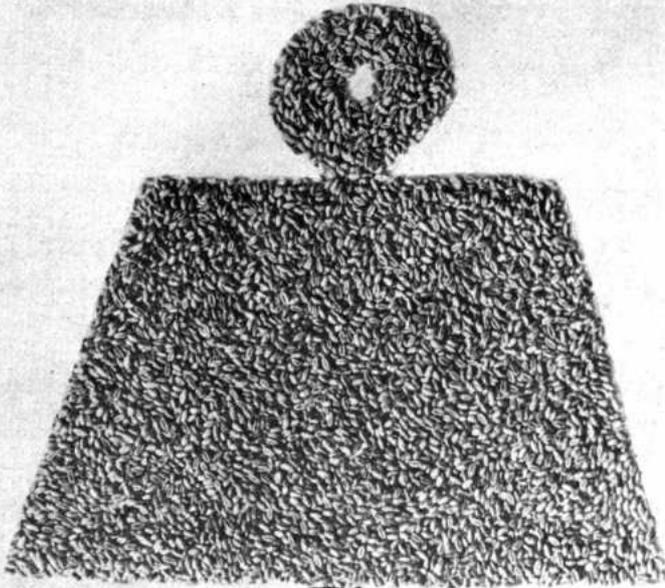
Quién más se preocupó del progreso de Cobija y su desarrollo, fue el Presidente Dn. Andrés de Santa Cruz, lo visitó personalmente, en noviembre de 1832 con varios ministros de estado, edecanes y cuerpo administrativo, dictando allí varios decretos fechados en el "Palacio de Gobierno de Puerto La Mar"

Calama, también ha tenido el honor, aunque sólo por pocos días de ser la residencia presidencial y el asiento del Gobierno de la República, el Mariscal expidió allí otros decretos en el "Palacio de Gobierno en Calama".

El Mariscal Santa Cruz y su comitiva regresaron de puerto La Mar a la ciudad de La Paz, el 30 de diciembre y fueron recibidos con manifestaciones de regocijo.

El 1º de enero de 1833, el Senado Nacional otorga al Presidente Dn. Andrés de Santa Cruz, una medalla de oro guarnecida de diamantes, que lleva en el anverso, unas rocas batidas por el mar y un genio derramando sobre los edificios nacientes en el puerto el cuerno de la abundancia, con esta inscripción alrededor: "Por la visita al puerto de Cobija". En el reverso las armas nacionales con esta leyenda: "El Senado reconoce en sumo grado los grandes servicios de su Gran Ciudadano".

¡HOY 6 DE AGOSTO TAMBIEN UD. GANA...!



En el aniversario patrio Industrias **"Juanita"** se hace presente con sus **35** años de experiencia al servicio de la nación entera.

Nuestro esfuerzo económico no ha sido limitado por que pensamos en el progreso del país; esto es... brindar a nuestros clientes un producto de calidad superior, altamente garantizado.



PRODUCTOS

Juanita

SINONIMO DE CALIDAD Y BUEN GUSTO

Calle Rodriguez 249
Telf. 41616 - Cas.3256
La Paz Bolivia

Flexi PLAST

Al cumplir
los 10 años en
servicio del Pueblo
de Bolivia, saluda a
La Patria en sus
150 años
de vida.

PARA EL MEJOR SUEÑO DEL MUNDO:



Flexi PLAST

OFRECE COLCHONES, ALMOHADAS,

PLANCHAS DE ESPUMA

PARA USO DOMESTICO E INDUSTRIAL

DIRECCION: AV. MANCO KAPAC 451 - TELF. 2-9517

CASILLA 1641 - LA PAZ

Agencias:

COCHABAMBA. Sr. José de la Reza - Calle Nataniel Aguirre No. 6394 - Casilla No. 383
Teléfono No. 1466

SANTA CRUZ.- Interdeco Ltda. Calle Sucre No. 144 Casilla No. 244 Teléfono No. 2-5845

ORURO.- "La Castellana" Calle Bolívar Casilla No. 138 Teléfono No. 50980

SUCRE.- "La Soriana" Plaza 25 de Mayo No. 52 Casilla No. 67 Teléfono No. 2535

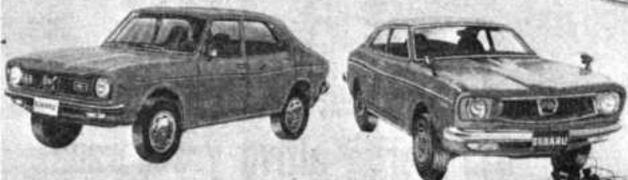
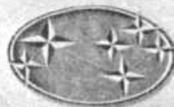
POTOSI.- "La Castellana" Calle Sucre Casilla No. 40 Teléfono No. 1023

JUNGLAR LTDA.

SALUDA A BOLIVIA EN EL SESQUICENTENARIO DE SU
FUNDACION

Santa Cruz, 6 de Agosto de 1975.

SUBARU



JUNGLAR LTDA.

JUNGLAR LIMITADA

Representantes exclusivos en Bolivia, de los automóviles, vagones y mini marca "SUBARU" de la gran industria Japonesa

La Empresa Nal. de Ferrocarriles Red Oriental en Santa Cruz de la Sierra



Saluda a Bolivia, en su 150 aniversario en que celebra su fundación como República Independiente, bajo el liderato heroico y visionario del Libertador de América Simón Bolívar en un 6 de Agosto de 1825.

150 años después, en un 6 de agosto de 1975, Bolivia se encauza por caminos seguros de recuperación económica, en base al esfuerzo y capacidad de todos los bolivianos, dirigidos por el presidente Gral. Hugo Banzer Suárez, en base a la planificación gubernamental en los diferentes campos de actividad económica nacional.

PRESENTE EN EL SESQUICENTENARIO DE LA FUNDACION DE LA REPUBLICA

Santa Cruz , 6 de agosto de 1975

EMPRESA

PERIODISTICA

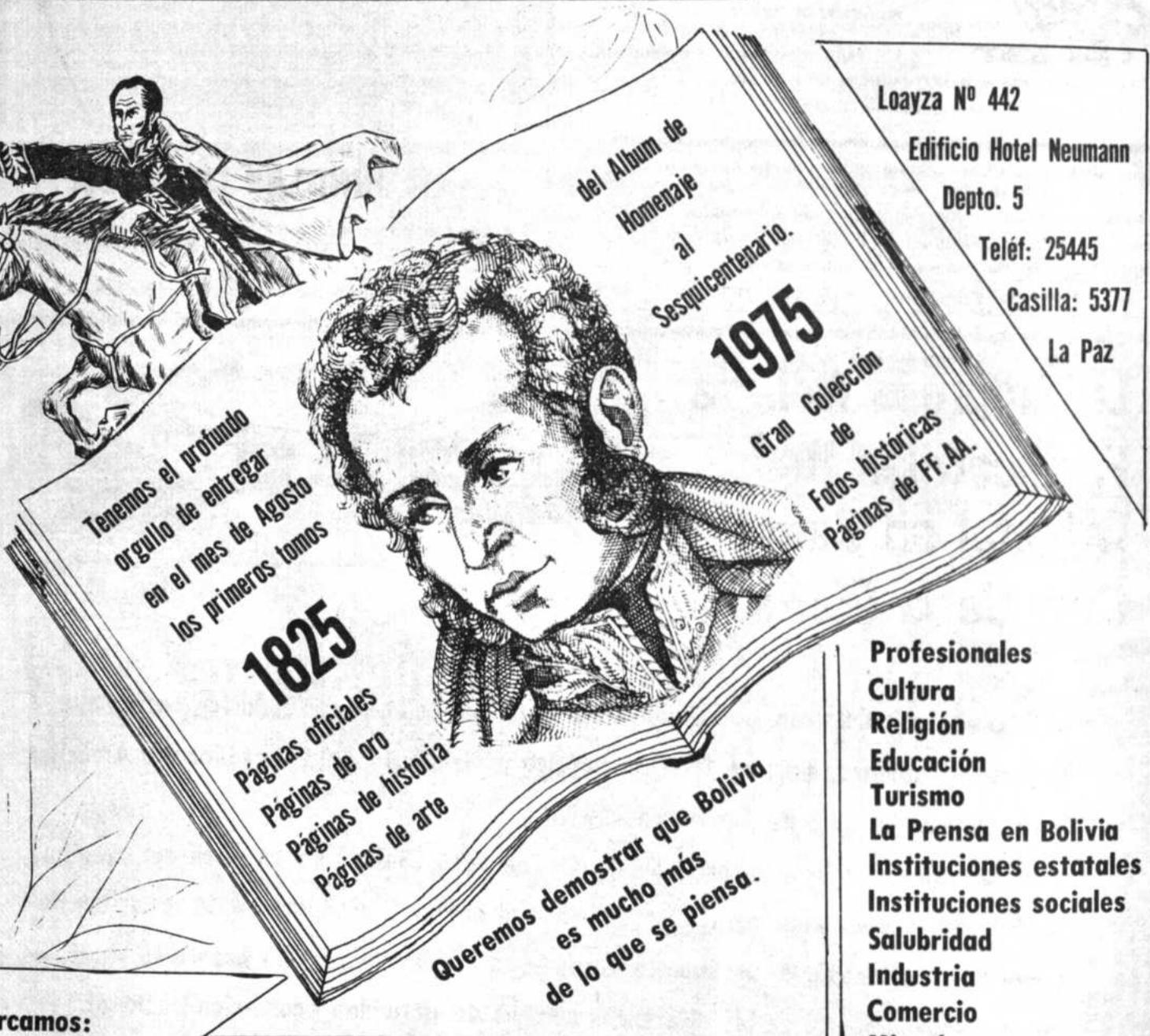
¡Oh Bolivia!

En 150 años de libertad, Tú, tierra bendecida por Dios,
eres una Patria fuerte, altiva y soberana.-

Es nuestro homenaje.-

LA VOZ

La Paz - Cochabamba - Sta. Cruz.



del Album de
Homenaje
al
Sesquicentenario.

1975

Gran Colección
de
Fotos históricas
Páginas de FF.AA.

Tenemos el profundo
orgullo de entregar
en el mes de Agosto
los primeros tomos

1825

Páginas oficiales
Páginas de oro
Páginas de historia
Páginas de arte

Queremos demostrar que Bolivia
es mucho más
de lo que se piensa.

Loayza Nº 442

Edificio Hotel Neumann

Depto. 5

Teléf: 25445

Casilla: 5377

La Paz

Profesionales

Cultura

Religión

Educación

Turismo

La Prensa en Bolivia

Instituciones estatales

Instituciones sociales

Salubridad

Industria

Comercio

Minería

Agricultura

Abarcamos:

La Paz - Cochabamba - Sta. Cruz - Oruro - Potosí - Tarija
Chuquisaca - Beni - Pando

NUESTRO HOMENAJE

1825

1923

FORNO

MANUFACTURAS TEXTILES

MAS DE LA TERCERA
PARTE DE LA VIDA
LIBRE DEL PAIS,
CONTRIBUYENDO A
SU DESARROLLO

1975

1975

FABRICA NACIONAL DE TRACTORES Y MOTORES S.A. INDUSTRIA PARA LA NUEVA BOLIVIA

FANATRAM

FABRICA NACIONAL DE TRACTORES Y MOTORES S.A.

