



Historia

ISSN: 0073-2435

revhist@uc.cl

Pontificia Universidad Católica de Chile
Chile

CORREA VERA, LORETO

DEL PODER A LOS TRATADOS: DESARROLLO Y FERROCARRILES EN BOLIVIA, 1870-1904

Historia, vol. II, núm. 46, julio-diciembre, 2013, pp. 315-341

Pontificia Universidad Católica de Chile

Santiago, Chile

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=33430946001>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

re^{al}alyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

LORETO CORREA VERA*

DEL PODER A LOS TRATADOS: DESARROLLO Y FERROCARRILES EN
BOLIVIA, 1870-1904**

RESUMEN

El propósito de este trabajo es demostrar la íntima relación que se desprende entre los aspectos del desarrollo económico boliviano y la construcción de los ferrocarriles hacia la costa del Pacífico en el escenario que contextualiza la firma del Tratado de 1904 entre Chile y Bolivia. El texto ha sido fruto de la pesquisa de información contenida en los fondos documentales de la Legación de Brasil en La Paz y en Santiago entre los años 1900-1915, los diarios paceños de la época y toma perspectivas de diversos historiadores bolivianos que dan cuenta de los alcances de la situación de los transportes en Bolivia a fines del siglo XIX y principios del siglo XX. Se ha intentado partir desde la noción de la larga duración, desde la base colonial de los caminos y rutas regionales, hasta llegar a los fundamentos del plan ferroviario que se estableció en el período de los gobiernos de José Manuel Pando e Ismael Montes.

Palabras clave: Bolivia, ferrocarriles, modernización, liberales, tratados diplomáticos.

ABSTRACT

The purpose of this article is to demonstrate the close relation between aspects of Bolivian economic development and the construction of railways to the Pacific coast within the context of the signing of the 1904 treaty between Chile and Bolivia. This article is the product of research carried out with documents from the Brazilian embassy in La Paz and in Santiago between 1900-1915, newspapers from La Paz and the perspectives of diverse Bolivian historians that describe the significance of the situation of Bolivian transportation at the end of the nineteenth century and the beginning of the twentieth. The article uses the *longue durée* approach, starting from the colonial structure of regional roadways and routes, until reaching the basics of the railway plan established during the governments of José Manuel Pando and Ismael Montes.

Key Words: Bolivia, railways, modernization, liberals, diplomatic treaties.

Fecha de recepción: julio de 2013.

Fecha de aceptación: noviembre de 2013.

* Doctora en Historia de las Relaciones Internacionales en la Universidad San Pablo Ceu de Madrid, España. Asesora en el Departamento de Investigación en la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos, Santiago. Correo electrónico: lcorrea@anepe.cl

** Esta investigación forma parte de los proyectos FONDECYT/ CONICYT N° 1050194 y N° 1120405, “Guerra con paz, paz sin amistad. Chile y Bolivia en el centenario del Tratado de 1904” y “Gobernabilidad, desarrollo y seguridad en las zonas extremas del norte y sur de Chile a comienzos del siglo XXI”, respectivamente.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación toma tres ejes claves para entender el Plan de Ferrocarriles boliviano. Primero, el legado colonial y las dificultades del comercio. Segundo, los efectos la expansión de la economía extractiva del mercado internacional y tercero, la política doméstica en relación con los ferrocarriles, tanto como efecto de las condiciones producidas en el país tras los conflictos con Chile y Brasil, así como por las ideas en boga del partido político dominante.

Desde una perspectiva ideológica, este artículo tiene el propósito de establecer entonces por qué Bolivia abandonó su territorio y prefirió las vías férreas para contactarse con los mercados externos.

EL LEGADO ECONÓMICO COLONIAL

Desde el período colonial, la Real Audiencia de Charcas estableció mecanismos y redes de comercio con los virreinatos del sur. Así, la economía potosina, con gran dificultad y, a fuerza del ganado mular, pudo conectarse con las regiones del Atlántico y del Pacífico. Las rutas comerciales desde el Cuzco a Charcas, en lo que Roel Pinera denomina “el camino de la sierra hacia el sur”, se hizo habitual en los siglos XVII y XVIII. Laura Escobari nos recuerda que en el siglo XVII, el tráfico mular empleaba “50 o más animales agrupados en recuas”, asignado al cuidado de 2 personas y que a estos grupos se les llamaba piaras¹.

El estudio de la construcción del comercio colonial en esta parte del continente es imprescindible para entender la lógica del comercio posterior y, sobre todo, para comprender las necesidades que se le producen al Estado boliviano desde principios de la República. Desde el nacimiento de Bolivia como república en 1825, las relaciones con los países vecinos determinaron casi toda la realidad política. Sin embargo, la lejanía física por una parte y la desconexión de las élites regionales determinaron una profunda distancia con otros Estados vecinales. Salvo Bolivia y Paraguay, todos los demás países tuvieron desde el proceso mismo de la Conquista y la Colonia un rápido acceso a las costas. Este no fue precisamente el caso de la Real Audiencia de Charcas, epicentro de la economía colonial en América del Sur. La ciudad más importante de la Real Audiencia era Potosí. Desde la ciudad salían las siguientes rutas:

- Ruta Norte: Potosí/ La Plata/ Oruro/ La Paz/ Cuzco/ Abancay/ Ayacucho/ Huancavelica/ Jauja/ Lima, llamada la Ruta del Azogue
- Ruta Central Oeste: Potosí/Arica, denominado el Camino o Ruta de la Plata
- Ruta Sur: Potosí/ Jujuy/ Salta/ Tucumán/ San Juan/ Córdoba/ Santa Fe y Buenos Aires, denominada Ruta de la Plata hacia el Atlántico.

¹ Laura Escobari, *Producción y comercio en el espacio sur andino*, La Paz, Colección Arzans y Vela, 1985, 43.

Ciertamente, los caminos del comercio colonial cruzaban toda clase de climas, y el continuo subir y bajar de dos cordilleras: la cordillera Real hacia el norte y la Occidental, eran un reto para llegar hacia las costas del Pacífico. En efecto, las necesidades comerciales coloniales, que utilizaban las antiguas rutas de los incas, eran sin duda, unas donde el tiempo y el destino de los mercados suponían un único comprador. El espacio sur peruano a fines del siglo XVIII, en palabras de Carlos Sempat Assadourian² describió una transformación. A la tradicional dificultad de la geografía, se sumaría la baja de los precios de la plata y el contrabando que permearon el espacio más densamente poblado de la América del Sur. Clara López Beltrán, nos recuerda que la comunicación tomaba entre 10 a 12 días con buen tiempo entre la denominada Villa Imperial de Potosí y Arica; pero casi unos noventa días hacia Buenos Aires (vía Salta), viaje que se realizaba con suerte una vez al año³. De este modo, el traslado de las mercancías hacia las costas era un problema estructural en la Real Audiencia, problema que empeoró con la guerra de la Independencia. Tabaco, ganado vacuno y mular, yerba del Paraguay, azúcar, textiles, coca, vid y cereales interrumpieron sus flujos comerciales.

El Informe Pentland⁴ declara que con la guerra de la Independencia, colapsa la minería potosina, no solo por la ruina de los pozos, sino por la dificultad de conseguir el azogue de Huancavelica (Perú) que permitía la aleación de la plata, como también por las malas relaciones en las que quedó el comercio con la costa tras la propia guerra. Este hecho, provocado por el alza de los impuestos establecidos para los bienes que salían por ese puerto de Arica, no mejoró a lo largo del siglo XIX.

Sin embargo, a lo anterior, se añade un aspecto aún más complejo para Bolivia:

“El bloqueo del Río de la Plata, hizo que las importaciones decayeran desde ese lado y que aumentaran proporcionalmente desde los puertos del Perú y especialmente desde Arica, donde por ese tiempo, varios comerciantes británicos habían fundado establecimientos. En 1826, el Congreso Constituyente de Bolivia en represalia a la conducta altanera que el Ejecutivo de la República Argentina había mostrado hacia Ministro boliviano en Buenos Aires, promulgó una Ley imponiendo un derecho del 40% sobre todas las mercancías que vinieran de los países sudamericanos que no hubieran primeramente reconocido la independencia del Bolivia”⁵.

Esta alusión directa a la Argentina, implicó una dependencia directa y definitiva hacia el Pacífico para la naciente República. Consciente de la dependencia que ello significaba, su recién asumido primer gobernante José Antonio de Sucre entendió que

² Carlos Sempat Assadourian, *El sistema de la economía colonial: mercado interior, regiones y espacio económico*, México, Nueva Imagen, 1983.

³ Clara López Beltrán, “El espacio geográfico y la población colonial”, A. Crespo, J. Crespo y M. Kent (eds.), *Los bolivianos en el Tiempo*, La Paz, INDEAA, 1995, 73-76.

⁴ Nota del editor: Joseph Barclay Pentland (1797-1873) fue un geógrafo de origen irlandés, naturalista y viajero. Pentland inspeccionó una gran parte de los Andes bolivianos entre 1826 y 1827 y publicó un informe sobre dichos viajes en 1827. Asimismo, fue cónsul general británico en Bolivia de 1836 a 1839.

⁵ Joseph Pentland, *Informe sobre Bolivia de 1826*, Potosí, Colección de la Cultura Boliviana, Vol. XIII, 1975, 107.

conseguir la posesión del puerto de Arica era un aspecto clave para Bolivia. Suspendedo así el comercio con la naciente Argentina, y presa de los tributos peruanos, la negociación implicaba la propuesta de un intercambio de territorios de dos provincias que le concedieran Tarapacá y Arica para Bolivia. Junto a ello, se pagaría una suma de 5 millones de dólares o sea una mitad de la deuda extranjera –señala Pentland– del Bajo Perú. Justamente fue el fracaso de esta negociación la que impulsó la ocupación de Cobija⁶.

El viajero inglés afirma para 1826, la precariedad de este comercio:

“Los caminos a través de Bolivia se adaptan solamente para mulas y llamas; un camino para carretas o carros no existe en ninguna parte de la República, y con la excepción de uno o dos carroajes usados en ceremonias religiosas en Chuquisaca, un vehículo con ruedas no existe en ninguna parte de Bolivia”⁷.

EL COMERCIO BOLIVIANO DURANTE EL SIGLO XIX

Establecida la República, no es de extrañar que la presentación de proyectos camineros fuera un problema formidable para la hacienda boliviana, considerando que si las distancias y la geografía eran una dificultad, el asunto se volvía extremo en la temporada de lluvias. En efecto, manufacturas de algodón, lana, seda, calcetería, linos, cuchillería, vidrios, alfarería, talabartería, vinos, hierro, útiles de minería y azogue, quedaron como consumo de lujo para la recién creada república, y particularmente dependientes del comercio con Gran Bretaña (dos tercios) y el resto, repartido entre franceses, alemanes y holandeses. Por su parte las exportaciones, escasas tras el declive de la producción por la guerra, se redujeron a los siguientes productos: plata, oro, estaño, corteza de quina, lana de vicuña y alpaca, vainilla, cueros de monos, panteras y chinchillas. La corrupción y contrabando que apunta el período postindependencia, permite entender que de no mediar una activa relación entre los agentes británicos establecidos en Arica con los comerciantes bolivianos, el país se habría quedado sin acceso al comercio externo, acceso que a diferencia del otro Estado latinoamericano que no tenía costas como Paraguay, Bolivia sí se veía totalmente impedido de comerciar, a no ser que fuera hacia el Pacífico. ¿Cuál era el motivo? La compleja geografía boliviana. La emergente Bolivia, tenía dificultades para conseguir reabilitar el comercio.

Las pretensiones de mejorar la vida comercial de la República desfallecen con el retiro de Sucre en 1828. El período siguiente y hasta el término de la Guerra de Chile contra la Confederación Peruano Boliviana (1839), postergan la importancia de la creación de caminos y aislan subsecuentemente la vida comercial del país.

Fernando Cajías ha sido esclarecedor al señalar que el destino de la realidad atacameña se forja entre 1825 y 1942, cuando su precaria posesión y las dificultades de acceso determinan una debilidad permanente. La lejanía, escasa agricultura, con-

⁶ *Ibid.*, 108.

⁷ *Ibid.*, 112.

juntamente con la inestabilidad de Estado, escasa población y control institucional, motivaron la existencia de mayorías marginadas y la falta de (una) flota mercante y escuadra. Poco haría falta para que en décadas siguientes el comercio y concesiones mineras estuvieran en manos extranjeras⁸.

No obstante, el comercio exterior del país experimenta varios cambios durante la segunda mitad del siglo XIX. La producción minera amplía su condición monoproductora de metales primero, hacia la quina y luego hacia la goma elástica. En efecto, tal como lo han estudiado José Luis Roca y María del Pilar Gamarra, la economía del oriente boliviano, haría su debut de la mano de la necesaria interconexión fluvial cercanamente a la Guerra del Pacífico. La antigua provincia de Mojos ingresó en la escena económica nacional de la mano del departamento del Beni. Algunos otros territorios, hasta entonces denominados del Noroeste o Territorio Nacional de Colonias, lo que hoy es Pando, también se incorporaron a la explotación. Los mojeños y la población mestiza e indígena fueron “enganchadas” bajo diversos modos y forzada a trabajar en la extracción, transporte y comercio de la quina y de la goma. Aquellos que no aceptaron, como los nómades chimanés, fueron reducidos en pueblos⁹.

Ambos departamentos Beni y Pando fueron creados cercenando espacios a las antiguas provincias de La Paz y Cochabamba, con lo cual recién se plantea vincular la producción y efectuar los caminos necesarios para ello. Así, al menos en intenciones, durante un par de décadas, Bolivia intentó poner en marcha la construcción de caminos de conexión interior. Los ríos tenían cascadas, motivo adicional para tomarse las cosas con cuidado. Ya en la década de 1840, el presidente José Ballivián quiso intentar acelerar el intercambio económico con el Brasil. Los ríos Madera y Mamoré estaban entre aquellos sobre los cuales se sostendría la navegación. Viajes de reconocimiento, incluso impulsados por el propio Estado, repararon en la dificultad de navegación. José Luis Roca señala que los 150 kilómetros de rápidos o cascadas, obligaron a acelerar las obras.

En efecto, la hidrografía amazónica boliviana no era remontable fácilmente. Mapas y planos concluyeron en la tremenda dificultad de transporte. Guayaramerín, fundada en 1892, es prueba de una población asentada para y por la explotación de goma en la zona del Mamoré. Por ello, solo la llegada del barco a vapor logró imponerse en la difícil ruta. En ese marco, el tema de las comunicaciones fue una constante debilidad del país. De hecho, solo las producciones del oriente podían exportarse por esa vía. Pensar en esa realidad para el Occidente del país, era y es impracticable.

En el caso del oriente, la necesidad de la explotación gomera animó a Nicolás Suárez a construir una línea férrea de 800 metros para transportar su carga. El “Rey de la Goma” unía así su barraca con la cuenca del río Mamoré hasta Guayaramerín.

⁸ Fernando Cajías, “El norte y el sur de Bolivia: Arica y Cobija en los primeros años republicanos”, *El Siglo XIX. Bolivia y América Latina*, La Paz, IFEA, Muela del Diablo Editores, 1997, 129.

⁹ J. L. Roca, *Economía y Sociedad en el Oriente boliviano (siglos XVI-XX)*, Santa Cruz, Editorial Oriente, 2001, 191.

Por esa línea pasarían obligadamente carros y carretas tirados por bueyes y mulas. El monopolio del transporte en las dos cuencas fue otro punto de su colosal fortuna¹⁰.

El tramo era pequeño, pero era un inicio; el comienzo de la presencia de los trenes en Bolivia. En ese escenario, hay que agregar que la producción boliviana de exportación era mayoritariamente minera y que se daba en el occidente del país. En plena segunda fase de la Revolución Tecnológica, solo el ferrocarril ofrecía la oportunidad a Bolivia de llegar a las costas del Pacífico.

A fines del siglo XIX, el clásico comercio de materias primas de la zona occidental se expandía gracias al emprendimiento privado de los dueños de las riquezas de Bolivia. El Estado boliviano no invertía en estos proyectos, una porque no tenía fondos, y en segundo plano porque la dispersión de la población rural y la existencia de solo dos ciudades importantes, Sucre y La Paz, no obligaban a hacerlo. Si de comercio interno se trataba, el historiador Antonio Mitre explica que los viejos caminos coloniales servían, no así si se hablaba de la exportación de materias primas. Ya fuera durante el primer ciclo de la exportación de la plata de depresión (1810-1872) o en el segundo (1872-1895) de expansión, el tema de los caminos, era una dificultad fundamental de la minería nacional. El auge posterior del estaño obligó a la formación de un pacto implícito entre el sector minero y el Estado.

LA NECESIDAD DE LOS FERROCARRILES EN BOLIVIA

Este artículo, vinculado al comercio boliviano y al desarrollo de los ferrocarriles apunta a explicar lo que la clase política dirigente boliviana entendía en materia de conectividad en el contexto de fines del siglo XIX y principios del XX. Edmundo Heredia recuerda que “Un hito en la inclusión del tema de las relaciones internacionales en las historias generales de América Latina se produjo cuando pasaron a ocuparse con mayor atención de las cuestiones económicas, al considerar la incorporación de estas naciones a la economía mundial”¹¹.

En efecto, en el último cuarto del siglo XIX en América Latina, al igual que en el resto de la economía mundial, las relaciones internacionales y el comercio internacional se inscriben en un contexto económico liberal. Al respecto, la hipótesis de este apartado plantea que Bolivia no solo no discutió el modelo, sino que adscribió a él.

Heraclio Bonilla señala que hacia 1870 el comercio de exportación boliviano tenía una localización muy precisa¹² en las costas. Años más tarde, Isaiah Bowman declararía en 1909, que cerca del 90% de la población y el 100% de las líneas de ferrocarril se ubicaban en el occidente del país y eran indispensables para el desarrollo del

¹⁰ *Ibid.*, 195.

¹¹ Edmundo Heredia, “Relaciones Internacionales latinoamericanas: Historiografías y Teorías”, *Revista Estudios Ibero-Americanos XXXIV:1*, 2008, 11.

¹² Heraclio Bonilla, “La dimensión internacional de la Guerra del Pacífico”, *Desarrollo Económico* 19:73, Buenos Aires, 1979.

comercio nacional¹³. Este hecho coincide con lo que afirma Taylor en el sentido que en la comprensión que “el libre comercio sería la mejor política que podían aplicar todos los Estados, y las injerencias políticas en la circulación de los productos dentro o fuera de un país no interesaban ni al país ni al conjunto del sistema”¹⁴.

Por ello, este apartado reitera como hipótesis secundaria, que el liberalismo imperante en Bolivia fue de tal magnitud, que las tratativas vinculadas al ferrocarril terminaron imponiéndose frente a cualquier otro criterio de conservación del territorio nacional. El *entreguismo* –término de la historia presente y no de las circunstancias contemporáneas de los hechos que pasamos a relatar– de los sectores liberales, que asumen tras la revolución liberal de fines del siglo XIX, constituye la razón de fondo y resultante de la necesidad que ve el Estado boliviano en la construcción de ferrocarriles en el país por sobre la soberanía territorial.

En un esquema de relaciones internacionales que decantan en un imperialismo informal, Bolivia progresivamente desde mediados del siglo XIX vio con buenos ojos, tanto la presencia de extranjeros, sus capitales, como la posibilidad de formar negocios mixtos. El comercio internacional da cuenta de ello. La cesión de territorios del norte del país de parte de Bolivia al Brasil en 1867 durante el gobierno de Mariano Melgarejo y con Chile en 1904, coincidió con el decidido apoyo del Estado boliviano a la élite minera.

En efecto, Bolivia, Chile y Perú, mantuvieron un espacio económico común durante todo el siglo XIX. Y este es el primer aspecto que hay que entender el pragmatismo con el que se adoptaron algunas decisiones en materia internacional en la región andina. Ya desde el tiempo de las riquezas del guano y debido a la explotación del salitre, las naciones y los Estados tuvieron que buscar cómo exportar sus producciones. Inicialmente por ello, los caminos eran un tema crucial. A fines de siglo, ya con dos guerras a su haber, los partidos políticos bolivianos discrepan sobre qué región conduciría las políticas del país, si se haría desde La Paz o Sucre, pero no debatían sobre qué hacer con él.

Si el comercio y la situación social eran paupérrimos, las innumerables causas que lo provocaban se mantenían en el tiempo. Justamente ello condicionó una precariedad interna permanente en el sistema económico del país. Las vías comerciales, obedecieron finalmente al impulso de los señores de la goma, en las Tierras Bajas del norte y oriente de Bolivia y a los barones de la minería en el occidente. Todos necesitaban ferrocarriles y era el Estado el llamado a proporcionar las facilidades para su instalación.

Heredia sostiene que: “las visiones nacionalistas persisten en creer en la existencia de culturas nacionales más o menos cerradas en sí mismas, como si las culturas pudieran quedar encerradas en los límites entre naciones, muchos de ellos puramente geodésicos”¹⁵. Ello no era así en el siglo XIX, cuando las élites chilenas, bolivianas y

¹³ Isaiah Bowman, “The distribution of population in Bolivia”, *Bulletin of the Geo-graphic Society of America* 7:2, New York, 1909, 188.

¹⁴ Peter Taylor y Colin Flint, *Geografía Política. Economía-Mundo, Estado-Nación y Localidad*, Madrid, Trama Editorial, 2002, 112.

¹⁵ *Ibid.*, 11.

peruanas estaban conectadas y sobre todo, cuando los intereses en juego eran millonarios. En ese contexto, una cosa era el poder político en Bolivia y otra muy distinta, asegurar a las familias poderosas del país que podrían seguir manteniendo sus privilegios. Si se reparara en la vida de Patiño, Aramayo, Aniceto Arce u Hochschild, en el occidente, o en la riqueza de Suárez en el Beni, esta afirmación se convierte en un fundamento absoluto en la toma de decisiones de parte de los militares y escasos civiles que llegaban a la primera magistratura del país. Los valores eran claros: un país que contentara a su élite, estaba tranquilo. Uno que no lo estuviera, corría el riesgo de una asonada. Por ello, los grandes exportadores de materias primas, no tenían ejércitos formales a su cargo, pero sí tenían mecanismos de presión contundentes para la desestabilización del país.

Si se busca el origen de la práctica del poder vinculado a las materias primas, hay que mirar el gobierno de Mariano Melgarejo. El plan de Melgarejo seguía la lógica de uno de sus antecesores, el presidente Linares, cual era romper con el monopolio de la producción de plata y permitir el establecimiento de una potente clase de mineros. Completan este apoyo, la creación del banco de Emisión y otro de Hipotecas, que posibilitaron el ingreso de capitales externos y una nueva racionalidad y modernización financiera. En ese contexto surgen Huanchaca, Guadalupe, Real Socavón; minas privadas que desarrollan su potencial en paralelo a la explotación salitrera entre 1863-1874. Todas ellas, sacaban sus minerales por el Pacífico a fuerza del ganado mular a través de una inhóspita cordillera de los Andes.

El repunte de la plata es esencial para entender las prioridades en materias de exportaciones y de aduanas, principal vía de ingresos fiscales del país. Por ese motivo, la convicción del Estado era que los ferrocarriles eran esenciales en la economía nacional. No se trató por tanto de una convicción aislada, era una convicción generalizada el hecho que el país sin rutas comerciales que lo conectaran con otros mercados estaba completamente aislado.

Es cierto, Melgarejo se caracterizó y se le recuerda por otros aspectos, pero la reforma monetaria de su período (1864-1871) es fundamental para entender lo que Bolivia viviría después. Melgarejo miraba expectante el desenlace de la Guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay, e incluso con simpatía a Perú y Chile en la Guerra contra España, que se desarrollaba en esos mismos años (Bolivia al menos nominalmente formó parte de esta alianza contra España). Este escenario internacional y regional de expansión del capitalismo y de rentabilidad, lo convenció de la necesidad de apoyar las inversiones privadas en el país.

Por otra parte, y como relata Carlos Mesa, a comienzos de la década de 1860, el país quedó perplejo al ver que en el Departamento del Litoral, mineros chilenos habían descubierto yacimientos de guano y salitre. La paulatina mezcla de ciudadanos de ambos países planteó las bases de lo que sería la disputa posterior. Pero al mismo tiempo, estos descubrimientos permitieron la reacción de hombres como Avelino Aramayo, Aniceto Arce y otros. Hombres de negocios, mineros e industriales que vieron en la figura del general José María Achá, Mariano Melgarejo y otros gobernantes posteriores, a quienes se podía convencer sobre la necesidad de mejorar su relación con Inglaterra o Estados Unidos. Qué mejor para ello, que encargarse de conseguir un préstamo o bien interesar a magnates norteamericanos o ingleses de

instalarse en Bolivia para hacer un ferrocarril de penetración desde el litoral hacia Oruro o La Paz¹⁶. Estos primeros pasos, tenían de fondo, cierto temor de la política de explotación minera chilena en aquellas costas, pero también una profunda ambición de aumentar sus ingresos mediante la instalación de aquel medio de transporte que estaba cambiando radicalmente la cara de los países industriales de esa época¹⁷.

La ambición y las rivalidades políticas entre movimientos subversivos en Sucre, Santa Cruz y La Paz, provocaron una guerra civil en 1870. De esa guerra, Melgarejo salió vivo, pero el país daría un giro, primero hacia una amistad más cercana y defensiva con el Perú, consolidando el pacto defensivo en el gobierno de Tomás Frías y luego daría un nuevo giro a través del tratado con Chile de 1874.

El legado del gobierno de Melgarejo y su salida del país, no contuvo a los mineros en pos de buscar formas de incrementar las exportaciones. Había dos posibilidades: por el Pacífico o por el sector amazónico. El buque de vapor sin duda se superpondría al batelón y a la canoa, no solo por un tema de capacidad y volumen, también era un tema de salubridad¹⁸. Los grandes señores querían ferrocarriles en ambas partes del país.

El nuevo gobierno de Agustín Morales (1871-1872) aprobó las negociaciones de instalación de ferrocarriles en el litoral. El Banco de Bolivia se creó en 1871 y con él, se acaba la moneda feble, ingresándose a una reorganización general del sistema monetario nacional. Tecnología y sistema financiero a la orden de un Estado que gastaba la mayor parte de los impuestos de los indígenas y de las empresas privadas en el pago de salarios y del Ejército.

Así, se proyectó que las minas de Mejillones y Caracoles unirían el primer eslabón de una compleja planificación ferroviaria que los empresarios mineros, sin duda, necesitaban para superar la tracción animal en el transporte de mercancías hacia el Pacífico. Increíblemente, este proyecto no fue ejecutado.

Como se sabe, los años que siguieron a la salida de Melgarejo, fueron años de inquietud, guerra entre facciones y asesinatos. El sucesor de Melgarejo, Agustín Morales moría en noviembre de 1872, después de un confuso incidente. Su sucesor, Tomás Frías tenía como único interés convocar a elecciones en 1873. Adolfo Ballivián Coll, hijo del héroe de la Batalla de Ingavi (18/11/1841), sería vencido en menos de un año por un cáncer al estómago.

La baja mundial del precio de la plata a mediados de la década de 1870, impidió una y otra vez, avanzar sobre la idea de los ferrocarriles. Prueba de ello fue que durante el gobierno de Hilarión Daza, se enterraría el proyecto de Mejillones a Caracoles. Luego, la Guerra del Pacífico trastocaría brutalmente las prioridades y gastos del país. Pero, ¿por qué tanta preocupación por los ferrocarriles? Hemos visto la perspectiva interna, ahora miremos el significado desde la perspectiva del comercio internacional.

¹⁶ Edgar Oblitas, *Historia Secreta de la Guerra del Pacífico, 1879-1904*, La Paz, Editorial Los Amigos del Libro, 2001, 403.

¹⁷ Carlos D. Mesa, *Historia de Bolivia*, La Paz, Editorial Gisbert y Cia, S.A., 1998, 406.

¹⁸ Bowman, *op. cit.*, 18.

El historiador Heraclio Bonilla ha realizado un extenso relato sobre cuáles fueron las connotaciones internacionales de la Guerra del Pacífico, así como de los intereses de las distintas potencias en la región y señala que, tanto Estados Unidos como Gran Bretaña tenían enormes intereses en la zona del Pacífico Sur. Aunque su análisis se aboque a evaluar la presencia o ausencia de Gran Bretaña en el Pacífico, negando finalmente una incidencia directa de parte del Estado inglés, el autor realiza una distinción entre lo que eran los intereses justamente del Estado y los agentes privados ingleses¹⁹. Edgar Oblitas por su parte, destaca la conjunción de intereses entre Aniceto Arce, las mineras de Corocoro, Huanchaca y *The Bolivian Railway Co* y *The Antofagasta and Bolivian Railway Co*; ambas empresas extranjeras, que fueron las que se adjudicaron los millonarios cobros de la construcción de ferrocarriles²⁰.

Al respecto, cabe volver al presente un momento para señalar que hoy resulta muy sencillo demandarle a los Estados la posibilidad de iniciativas en el marco de la solvencia de la infraestructura de transportes. Pero en aquella época las discusiones eran determinantes: si el Estado no colocaba los recursos y las élites requerían el medio de transporte, el único deber del Estado era sortear las trabas para que pudieran hacerlo. Por ello, muchos de los juicios y opiniones contemporáneas sobre la instalación de los ferrocarriles en Bolivia, resultan injustas y sesgadas.

LOS FERROCARRILES Y LA POLÍTICA COMERCIAL BOLIVIANA

La necesidad de encontrar un rápido sistema de transporte, seguro y a bajo costo entre los centros productores de materias primas y puertos de embarque, constituyó uno de los principales desafíos tecnológicos, financieros y políticos en la historia de América. Ello, sobre todo a partir de mediados del siglo XIX, cuando el aumento de la producción y las demandas del comercio internacional, transformaron el transporte en una preocupación cada vez mayor de la clase dirigente de los principales países de la región. Rosemary Thorp señala que desde mediados del siglo XIX, el continente experimentó un claro patrón de olas de expansión que respondían al crecimiento de las fases de la economía mundial. En ese marco, la necesidad de crecimiento, y el modelo de desarrollo exportador condujo a una rápida concentración de la producción minera mediante el ingreso del capitalismo internacional en las áreas de mayor demanda de producción²¹.

La historiadora boliviana Carmen Johnson señala que, la primera noticia que se tiene ferrocarriles en Bolivia data de 1856 y que, justamente, se planteó para conectar a la propia Cobija. En Bolivia, la idea de la instalación del ferrocarril fue vista

¹⁹ Bonilla, *op. cit.*, 79-92.

²⁰ Oblitas, *op. cit.*, 462 y ss.

²¹ Rosemary Thorp, *Progress, poverty and exclusion. An Economic History of Latin America in the 20th Century*. BID/UE, John Hopkins University Press, USA, 1998, 14-15.

como “un factor de elevación de la cultura, de colonización y de civilización para el territorio. Estos simbolizaban el progreso”²².

Después de la Guerra del Pacífico, Aniceto Arce instaló hacia 1889, el primer ferrocarril que unía a Uyuni con Antofagasta. Arce era un empresario de la plata y en la década siguiente, cuando disminuye el precio del metal en el mercado internacional, este busca introducirse en el negocio más importante de Bolivia hasta la Gran Depresión: el estaño.

Justamente estas son las razones por las que se construyeron las líneas férreas tras la Guerra del Pacífico. El antiguo mecanismo de exportaciones, ya fuera por tierra o por los ríos, era absolutamente insuficiente para el comercio de la minería de la plata, del estaño o la goma. Por ello, la primera línea férrea para tal efecto se planteó como proyecto entre 1870 y 1914 entre Antofagasta y Oruro, bajo la gravitación de la economía del enclave minero.

Los proyectos de vertebrar Bolivia, para poder sacar sus minerales eran un tema para el crecimiento económico. Para Pedro Aniceto Blanco, en un artículo publicado en 1913, la vialidad en Bolivia debe ser percibida del siguiente modo:

“Bolivia, nación encerrada entre los repliegues más desarrollados del sistema central andino, sin una salida que dé fácil movimiento a su intercambio comercial, el que, lejos de gozar de independencia en su desenvolvimiento, ha tenido que soportar los resultados, no solo de esa situación que la aleja del mundo comercial, sino también de su posición topográfica que la ha colocado en medio de las mayores accidentaciones de la América del Sud [...]”²³.

Sin la existencia de ferrocarriles, el estaño no surtiría la demanda industrial europea. En la tabla siguiente se muestra el impacto de la firma del Tratado con Chile en las exportaciones del mineral boliviano hacia el exterior.

TABLA 1
Crecimiento de la explotación de estaño 1887- 1925

Años	Toneladas Métricas
1887	3.749,50
1899	9.279,50
1901 - 1905	13.163,00
1906 - 1910	19.333,00
1911 - 1915	23.282,00
1916 - 1920	27.158,00
1921 - 1925	29.219,00

Fuente: Luis Peñaloza (1964) y Proyecciones del Desarrollo Económico IV, La Paz, 1958.

²² C. Johnson, “Ferrocarriles. Utopía y realidad”, *Historias bajo la lupa. La Guerra Federal*, Fascículo 12, La Paz, Editorial La Razón, 1999.

²³ M.L. Soux, “Cara y Cruz de la Modernidad Liberal”, *Historias bajo la lupa. La Guerra Federal*, op. cit., Fascículo 12.

El historiador Antonio Mitre, aludiendo a la segunda fase de la expansión de los ferrocarriles bolivianos señala que entre 1900 y 1915 se expandió la industria de los ferrocarriles en el marco de una política liberal del Estado boliviano. Ismael Montes y José Manuel Pando fueron los presidentes liberales en los que se encarnó una filosofía liberal y ortodoxa sobre cómo debía estructurarse el modelo exportador boliviano.

Por ese motivo Pando presenta la creación de la tercera compañía de ferrocarriles ligada al ferrocarril del sur peruano y al puerto de Mollendo, es el ferrocarril de Guavi a La Paz. Su máximo esplendor ocurre entre los años de 1900 a 1920.

Mitre afirma que en esos años, el presidente Pando impone una política de acercamiento con los países limítrofes negociando y firmando tratados bilaterales de Paz, Amistad y Comercio. Es justamente esa la razón que lleva a que los tratados diplomáticos, pendientes –tanto con Chile como Brasil– se negocien con la exigencia de permutar territorios a cambio de libras esterlinas, “generando una inconsistencia política y administrativa utilizada por los países vecinos para ocupar territorialmente las fronteras bolivianas y controlar los principales mercados regionales”²⁴. Es en esa línea que la exigencia de la construcción de ferrocarriles fue expuesta tanto en el Tratado de Petrópolis (Brasil/Bolivia 1903) y luego reiterada en el tratado con Chile en octubre de 1904.

Para la élite política boliviana del momento, la expansión del ferrocarril era la manera de aumentar las recaudaciones del Estado, y efectivamente ampliar los márgenes de acción de las compañías explotadoras del estaño, vía sin la cual Bolivia no tenía mayores opciones de desarrollo económico. Así lo expresaba en 1905, el presidente del Congreso boliviano, Eliodoro Villazón:

“Nadie puede desconocer la utilidad de estas vías no solamente para fines de administración pública, sino también para el desarrollo de los intereses económicos de Bolivia. En esta parte Occidental de la República solo tenemos riquezas minerales, mientras que en el Oriente contiene abundantes y valioso productos naturales, muy apreciables como materias primas para todas las industrias. Nuestro comercio de exportación no tomará proporciones considerables si antes no llegamos á colocar estos productos en los mercados de Europa con las tarifas más baratas de transporte.

Con los mismos propósitos, se han destinado para la construcción de vías férreas los dos millones de libras esterlinas procedentes del Tratado firmado con los Estados Unidos del Brasil. Esta prescripción legislativa no ha hecho otra cosa, que interpretar la opinión nacional que ha comprendido que este fondo debe consagrarse á ferrocarriles, por cuanto que, en los tiempos actuales, estos son los medios más poderosos y extraordinarios para impulsar á un país en el camino de la civilización. El Ejecutivo debe inspirarse en los anhelos del Congreso, impulsando con preferencia la vía que se dirige al Oriente, hasta uno de los puertos de nuestros ríos navegables.

Iguales o mayores son los anhelos del país, para que con fondos negociados con crédito público, hoy libre de todo compromiso y absolutamente disponible, se apresure la cons-

²⁴ Antonio Mitre, *Políticas de Transporte Ferroviario en Bolivia: 1860 – 1940*, La Paz, s/n, s/f, 17-18.

trucción del ferrocarril que debe ligarnos con la República Argentina, poniéndonos en comunicación directa con el Atlántico”²⁵.

Sin embargo, un tema eran los deseos del partido gobernante y otro muy distinto, las políticas públicas necesarias para la construcción del ferrocarril. El principal escollo de la construcción de ferrocarriles, se enfrentaba al grave desafío de la falta de recursos. Las arcas bolivianas no contaban con el dinero necesario para sufragar los gastos proyectados. La ley de Presupuesto aprobada por el Congreso, tal como lo señala el discurso de Villazón, preveía para 1905 un ingreso de Bs 7.291.733 y egresos por Bs 9.527.577; el déficit de Bs 1.605.844 sería cubierto con ingresos extraordinarios por parte del Ejecutivo. En medio de las limitaciones financieras, la prioridad del Estado era la construcción de los ferrocarriles. En palabras del presidente Montes, había que “dar preferencia a lo indispensable sobre lo simplemente necesario”, por lo que fue creado un presupuesto extraordinario con fondos especiales de ingreso destinado exclusivamente para la construcción y estudio de ferrocarriles. Las fuentes especiales de ingreso de aquel fondo estaban compuestas en buena medida por los dineros pactados como indemnización en los tratados firmados con Brasil y Chile.

Para el gobierno boliviano, los recursos y la construcción de ferrocarriles pactada en dichos tratados eran la vía para conseguir la infraestructura necesaria para exportar los productos bolivianos, y en su criterio, lograr el desarrollo que convertiría a Bolivia en una especie de *Suiza americana*:

“En cuanto al presupuesto extraordinario que consulta fondos especiales de ingreso con destino exclusivo á la construcción y estudio de ferrocarriles, cúmpleme anunciar, que actualmente se ejecuta la ley que autoriza dicho estudio, por medio del cuerpo nacional de ingenieros y particularmente por el grupo de muy competentes técnicos que, conforme al contrato celebrado con el National City Bank y la casa Espayer & C^a de Nueva York, ha venido al país para ese objeto.

A propósito de tales estudios quizá es conveniente dejar constancia de que el Ejecutivo al mandarlos practicar, tiene en cuenta: 1º el leal cumplimiento de las estipulaciones contenidas en el tratado de Petrópolis, á fin de ir en momento oportuno, con la respectiva conexión fluvial, en demanda del ferrocarril Madera-Mamoré; 2º el desenvolvimiento y aproximación recíproca, entre unos y otros, de los distintos departamentos establecidos por la división política y administrativa de la República, sin preferencias de ningún género, consultando tan solo los intereses generales y permanentes de la Nación; 3º la incorporación por el Sud al Ferrocarril Central Norte Argentino tan necesario á Bolivia para tomar las aguas del Atlántico y también para afianzar con lazos de fierro los vínculos de sincera cordialidad que nos unen á la simpática patria de San Martín. Pero este plan no estaría completo si en sus cálculos no entrara la construcción inmediata del ferrocarril de Arica á La Paz que tan grande influencia está llamado a ejercer sobre el desarrollo industrial y comercial de Bolivia, así como á dar una prueba gráfica de las sinceras relaciones de paz y cordialidad felizmente ya establecidas con el país amigo que actualmente posee y administra ese territorio; y siempre algo le faltaría á ese plan que encierra en su concepto la aspiración muy lejítima de hacer un

²⁵ Eliodoro Villazón. Presidente del Congreso. Discurso de Clausura del año Legislativo. *El Comercio*, La Paz, 3-2-1905. Archivo Itamaraty, Legación en Bolivia, 1903/1908.

día, de Bolivia la Suiza americana, sino consultara el tráfico de los ferrocarriles del Sud del Perú –país amigo de ayer, de hoy y de siempre– y la navegación constante del Titicaca, son lo cual muy pronto se atrofiaría el Ferrocarril de Guaqui”²⁶.

Sin perjuicio de lo anterior, Montes y Villazón no desconocían los sacrificios que la guerra había implicado para el pueblo boliviano. Empero, se alentaba a aceptar “el imperio de los hechos” y “extender la vista al provenir y buscar en el tiempo la solución de los problemas que le interesan a la vida nacional”.

Interpretado desde el presente como una estrategia de presión, o bien, como una amenaza hacia Bolivia, lo práctico y no teórico en las consideraciones políticas de la época radica en las explicaciones que las propias autoridades bolivianas le dieron al país en *aquel* momento. En este sentido, explícitamente se consideró que el acto más importante de la Legislatura de 1904 había sido la aprobación del Tratado de Paz y Amistad celebrado con Chile:

“Acerca de este asunto que para realizarlo ha exigido la abnegación de los más probados sentimientos dedicados a la Patria en sus momentos de angustia, pero que lo hemos sofocado en homenaje a ella misma, con la convicción profunda de que así concurriríamos á defenderla en el porvenir y hacerla respetable ante los pueblos libres; es preciso hacer notar que al suscribir la paz con Chile nos han guiado los mismos motivos que influyeron para celebrar el pacto de arbitraje con el Perú, ó sea el deseo de trabajar sin obstáculos, con entera independencia, dentro de nuestras fronteras clara y definitivamente establecidas; de preparar la Patria del porvenir exenta de recelos y de temores y abundante bien estar para todos; de restablecer la cordialidad de relaciones con él al concierto de los países amigos, con los cuales tenemos que labrar la obra común del progreso y la civilización americana.

Felizmente, dadas las condiciones del tratado de paz que garantiza ampliamente nuestra soberanía aduanera, no serán de larga espera los beneficios que Bolivia de él reportará. Pronto vendrán los hechos á desvanecer, con su indiscutible realidad, los escrúpulos patrióticos de los que hayan creído encontrar algunos inconvenientes en el tratado, y pronto también, por la misma sucesión de hechos quienes han sostenido enérgica y convencidamente el pacto sentirán las gratas palpitaciones que produce el éxito de una buena obra realizada.

Por lo demás, el Ejecutivo abriga la seguridad de que en la ejecución de las estipulaciones del tratado ha de encontrar las mejores disposiciones de parte del ilustrado Gobierno de Chile, para realizar con sincera cordialidad, todo lo convenido, consultando siempre los mutuos intereses de ambos pueblos. Y finalmente, como garantía del acierto en la aprobación del Tratado, anotemos la circunstancia muy remarcable, de que lo más distinguido de la sociedad boliviana, el pueblo en sus diferentes clases, los jefes intelectuales de todos los partidos y los principales y prestigiosos leaders [sic] de las agrupaciones políticas han manifestado opinión favorable á él”²⁷.

²⁶ Ismael Montes, Discurso con motivo de la clausura del Congreso de 1904, publicado en *El Comercio*, La Paz, 3 de febrero de 1905. Archivo Itamaraty, Legación en Bolivia, 1903/1908.

²⁷ Discurso del presidente Ismael Montes con motivo del cierre del año legislativo. *El Comercio*, La Paz, 5 de febrero de 1905. Archivo Itamaraty, Legación de Bolivia, 1903/1908.

La idea no quedó en un planteamiento de Estado, a finales de 1905, cuando el Congreso boliviano aprobó una ley que demandaba el uso de los dineros de las indemnizaciones provenientes de los Tratados con Brasil y Chile para la realización de los estudios correspondientes y la construcción de los siguientes ferrocarriles:

- “1) De Oruro a la margen izquierda del río Desaguadero, que empalmará a la línea Arica-La Paz
- 2) De Oruro a Cochabamba. Asimismo, con los recursos provenientes del aumento en el impuesto a la coca y la renta nacional de alcoholes se ordenaba la construcción del ferrocarril de la Paz a Puerto Pando. En la misma norma se proyectaba la construcción de los ferrocarriles de Cochabamba a Santa Cruz por el Chimoré, de Oruro a Potosí, y de Macha ó de Potosí a Sucre. Finalmente, se señalaba que aparte de las líneas de ferrocarril mencionadas el Ejecutivo gestionaría la construcción de un ferrocarril entre Arica y Oruro pasando por Carangas”²⁸.

El plan de ferrocarriles bolivianos, tal como lo indica el oficio que le enviara el funcionario de la Legación de Brasil en Bolivia, Henrique Lisboa era de la máxima importancia para este país, en sus palabras se trataba de una “[...] cuestión vital, para aquel país mediterráneo, de un plan ferroviario que lo deberá poner en comunicación fácil con el exterior y los mercados europeos”²⁹.

En el editorial del 1 de enero de 1906 del periódico *El Diario* de La Paz, titulado “Expectativas”, se expresaba el apoyo al Tratado con Chile como la salida más adecuada a la Guerra del Pacífico:

“Esa solución es la consecuencia de los desastres sufridos en la guerra del Pacífico y al travez [sic] de veinticinco años de reflexiones y contratiempos era preciso abandonar el sentimentalismo buscando para la patria un porvenir más firme fundado en los elementos que levantan la fuerza moral e industrial de las naciones.

Los representantes que así habían obrado fueron objeto de las censuras más vehementes; no pocos han recibido las pedradas lanzadas por la demagogia. Los defensores del antiguo sistema, los que se habían encastillado en una integridad imposible recibieron los aplausos de la multitud, las guirnaldas tegidas [sic] por el espíritu de partido y los diplomas grapados por la patriotería.

No ha pasado sino un año y la justicia ha sonado ya: todos los opositores á esas soluciones fundan hoy el provenir de la patria en el empleo de elementos sacados en cambio de tan dolorosos sacrificios. La ley votada respecto del plan ferroviario es la prueba más evidente de esta afirmación.

Resueltos así los inconvenientes más poderosos en la marcha tranquila de la república, solo restaba emplear la mayor energía posible para dedicar esos fondos a un plan práctico y útil. Así se ha hecho felizmente y tanto el gobierno como el congreso han concurrido con espíritu patriótico a una solución que en sus puestos principales nos parece conveniente [...]”

²⁸ *El Comercio*, La Paz, 23 de diciembre de 1905. Archivo Itamaraty, Legación en Bolivia, 1903/1908.

²⁹ Anexo Oficio. Sección N°9, 7-3-1905: 1. Archivo Itamaraty, Legación en Bolivia, 1903/1908.

Las industrias han tomado un incremento considerable y después de un lustro, Bolivia se presentará transformada. En el camino de un efectivo progreso, sus riquezas dejarán de ser un mito y aquellas leyendas que la tradición nos transmite serán una realidad para las generaciones que vienen, las que harán justicia á los sacrificios de este momento de crisis en que era necesario conformarse con la situación por desesperante que ella sea. Encarrillada así la marcha del país, no se necesita sino de buena voluntad, de honradez y de orden para llegar á los resultados más felices”³⁰.

Como ha quedado manifiesto, la construcción de los ferrocarriles fue vista como la estrategia que llevaría a Bolivia al desarrollo y aunque pudiera pensarse que no había ninguna relación entre las producciones del norte y del sur del país, el mismo Sr. Lisboa aclaraba que los comercios del occidente de Bolivia (mineros) y los originados a partir de la exportación de la goma usarían distintos modos de transporte. En ambos casos, ya fuera por los puertos del Pacífico, o por la vía del Madera, las mercancías llegarían a Europa. Así, era “una ilusión pensar, que el comercio del norte de Bolivia, tome otro curso que el del Pacífico al que los ligan dos líneas ferreas, y probablemente muy pronto una tercera: la de la Paz á Arica distancia que se podrá recorrer en 12 horas, pues no pasa de 500 kilómetros”³¹.

Sin embargo, el problema de los ingresos de las arcas bolivianas no se solucionó en los años siguientes.

¿QUÉ HABÍA SALIDO MAL EN EL PLAN DE LOS FERROCARRILES?

La idea de la construcción de ferrocarriles para Bolivia, según Manuel Sanz Guerrero, dueño y uno de los elaboradores del camino a Nor y Sud Yungas por instrucción del presidente Montes, era contribuir con “[...] la gran cadena de progreso material e industrial del país”³².

Básicamente las formas de explotación de mineral y de la goma en el norte de Bolivia, albergaron una serie de problemas sociales, numerosas huelgas y una fluctuación de las ganancias de las empresas dedicadas al rubro. Asimismo, la minería del estaño requería de un manejo político distinto al de épocas anteriores, manejo que pasaba por algo que toda la riqueza minera no le concedió a Bolivia, cual era un cambio en el modelo de explotación.

Era cierto, el triunfo de los liberales permitía mayor estabilidad gubernamental, un parcial fin de las asonadas militares. No obstante, también era real que la élite liberal no tendría sino como meta exclusiva ampliar y consolidar el modelo de desarrollo exportador primario. Así, no se trataba de un cambio de sistema político, sino

³⁰ Editorial del 1 de enero de 1906 del periódico *El Diario de La Paz*, Archivo Itamaraty, Legación en Bolivia, 1903/1908.

³¹ Anexo Oficio. Sección nº9, 7-3-1905: 2. Archivo Itamaraty, Legación en Bolivia, 1903/1908.

³² “Ferrocarril a Puerto Pando”, *El Comercio de Bolivia*, 17-01-1906. Archivo Itamaraty, Legación en Bolivia, 1903/1908.

de un cambio en las élites a cargo del gobierno, como lo han interpretado muchos historiadores bolivianos.

El control político debía ser más organizado; Bolivia no alcanzó a percibirse del impacto de la penetración de las nuevas formas de explotación y por cierto, el Ejército que debía profesionalizarse, fracasó consecutivamente en la Guerra del Pacífico y del Acre. En el caso de Bolivia, y tras el descalabro de la economía salitrera con la Guerra del Pacífico, las élites nacionales comprendieron que Bolivia no podía permanecer ajena a los mercados internacionales.

“Los mineros de la plata inauguraron la presencia de “empresarios” en el manejo directo de la administración del estado. Los gobiernos de Gregorio Pacheco (1884-1888), Aniceto Arce (1888-1892) y Severo Fernández Alonso (1896-1899), todos propietarios de minas utilizaron el poder para orientar las políticas y recursos públicos hacia la satisfacción de sus intereses empresariales”³³.

Eran los costos que tenía que asumir Bolivia en su propósito de insertarse en la economía mundo. Sin embargo, como sabemos, el fracaso de la economía minera y su descalabro años más tarde por la Gran Crisis, llevaría a Bolivia a la Guerra del Chaco con Paraguay.

En 1907, a tres años después de la firma de tratado con Chile, Bolivia exportaba estaño, goma, mineral de plata, oro, cobre, bismuto, antimonio. Todo salía por los trenes hacia el Pacífico. ¿Qué razones había para ello? Por esos años, en diversos puntos de América Latina se ponían en marcha proyectos para unir ciudades. La cordillera era sin duda el principal obstáculo en Bolivia, pero en rigor en todo el mundo andino. En Ecuador, sus élites se interesaron en un ferrocarril que uniera Quito, emplazada a 2.700 metros s/n/m, y el puerto de Guayaquil. Entre ambos se elevaba la cordillera con altos picachos y un paso accesible a 3.600 metros en Urdina. Con grandes obras de ingeniería, y tras 37 años de trabajo, en 1908 quedó librado al servicio el ferrocarril de 500 km de Quito a Guayaquil.

Más cerca de la realidad boliviana, un proyecto similar concibió la clase dirigente peruana, al promover el ferrocarril de Lima a Cuzco. El desafío era aún mayor que en Ecuador, el ferrocarril peruano debía trepar hasta cerca de los 5.000 metros. La conducción del proyecto estuvo en manos de aquel que había fracasado en su proyecto de unir Mejillones y Caracoles: el norteamericano Henry Meiggs quien en siete años (1870-1877) instaló sus líneas en el Perú. Sus servicios se vieron frustrados por su muerte, pero las obras siguieron adelante y en 1897 el ferrocarril llegó hasta Huancayo. A las dificultades del terreno de montaña, numerosas curvas y tramos en zigzag, se sumaban el túnel Galera: a 4.750 metros s/n/m, sería el túnel ferroviario más alto del mundo. Pero ni la puna o el malestar de los constructores y viajeros detuvieron las obras

³³ Fabian Yacsic, *Bolivia: Modernizaciones empobrecedoras*, La Paz, Muela del Diablo Ediciones, 1997, 19.

Más al sur del continente, en Chile y Argentina, hubo otro proyecto, el del tren Trasandino a la altura de Mendoza, que tenía como meta unir países. La cota máxima del Trasandino se proyectó a 3.200 metros s/n/m, lo cual significaba una altura considerablemente menor que los 3.600 metros de Urdina en Ecuador y que los 4.750 metros del túnel de Galera peruano. Pero la construcción del Trasandino tuvo a su vez, una complicación extra, porque a diferencia de los ferrocarriles de montaña de Ecuador y Perú, o bien de los conectores bioceánicos como el ferrocarril del istmo de Tehuantepec y el canal de Panamá, que empezaban y terminaban dentro del territorio de un mismo país, el Trasandino tenía en el medio una frontera.

Luego, inobjetablemente, la realidad minera boliviana diría otra cosa. En 1873, la Compañía de Salitres de Antofagasta tenía la primera línea férrea en el tramo que unía el salar El Carmen y el puerto de Antofagasta. En 1885 esta empresa y la de Huanchaca firmaron un contrato para ampliar la línea, en el marco que ambas gozarían de beneficios en las tarifas. Por ello, en 1886, la línea llegó a Calama; en 1892, hasta Oruro y en 1899, con la participación de la *Railway*, el tramo de Antofagasta a Uyuni y Pulacayo-Huanchaca, quedaba concluido. El largo del tramo alcanzaba a 925 kilómetros y se cubría en dos noches y un día.

Los datos de la empresa, de acuerdo con el Comisionado de Comercio W.L. Schurz en el *Bolivia. A commercial and industrial Handbook*, de 1921 en el anuario realizado por el Departamento de Comercio de Estados Unidos explican que el sistema más importante de líneas ferreas es el que está a cargo de la Antofagasta Bolivia Railway Co., línea que se divide en una sección chilena y otra boliviana. Las oficinas de la sección boliviana estaban en la ciudad de La Paz y Oruro, mientras que las oficinas chilenas en Antofagasta. Sin embargo, el anuario puntualiza que la casa matriz de la compañía se localiza en 1 Broad Street Place, Finbury Circus, E. C.2, Londres³⁴.

Las consecuencias de la Guerra del Pacífico y sobre todo, las rivalidades de los sectores liberales y conservadores, no fueron un obstáculo para el tendido, aun cuando nunca dejaron de manifestarse fuertes recelos y animosidades regionales. La convicción de la necesidad y la importancia de conexión ferroviaria eran aceptadas por los sectores políticos predominantes. Primero, porque era lo que permitiría aumentar las exportaciones de manera directa; segundo, porque era el mecanismo que encontraba la el sector minero para mantenerse al alero del poder político, sin ningún ánimo de llegar a la presidencia, aunque pudiera ocurrir eventualmente.

En particular, esto fue causante de dos fenómenos en el país. Uno, la aceptación de pérdidas territoriales con los vecinos a cambio de ferrocarriles o compensaciones económicas para su construcción y el segundo, la ausencia de un proyecto nacional que terminó en la Guerra Federal. El primero de los temas, es sin duda la evidencia del segundo. Tras la Guerra Federal, los liberales, sector político que se encauzan en el poder desde principios del siglo XX en Bolivia, no tiene sino una meta, ferrocarriles.

³⁴ William Lytle Schurz, *Bolivia. A commercial and industrial Handbook*, Washington, Government Printing Office, 1921.

LOS RESULTADOS DE LA POLÍTICA DE LOS FERROCARRILES

El pensamiento político boliviano era claro: unir las minas occidentales con la costa. Existían minas que hubo que conectar, centros mineros que había que articular. La Guerra del Pacífico retrasó la instalación; y finalmente, solo fue el auge de la goma y la minería del estaño la que permitió el objetivo. El tren significaba un automático abaratamiento de los fletes de transporte. En ese entorno, las rivalidades y contradicciones nacionales, en medio de la discusión de la *Ley de Radicatoria*³⁵ fueron claves. Con todo, la Guerra Federal (1898), dio el vamos a la hegemonía paceña y al “entreguismo practicista”.

Vale la pena detenerse en los efectos de la Guerra Federal un instante: la élite paceña consiguió sus objetivos respecto de la élite de Sucre. Sin embargo, el recambio de las élites, a fines del siglo XIX, fue regional no ideológico. Desde el gobierno de Aniceto Arce, Mariano Baptista y, terminando el siglo Severo Fernández Alonso, el país vivió una encarnizada pugna entre conservadores y liberales. Vencedores estos últimos, el poder volvería a los gobernantes con impronta militar en la figura de José Manuel Pando, primer mandatario constitucional elegido con voto indirecto, por la Convención reunida en Oruro y ascendido al grado de General. Justamente es Pando quien dirigió la revolución llamada Federal y, por tanto, logró el triunfo de su partido y la presidencia de la república luego de un breve período de la Junta de Gobierno integrada por él, Macario Pinilla –quien luego fuera su Vicepresidente– y Serapio Reyes Ortiz.

El ascenso de José Manuel Pando fue clave en el tema ferroviario. En su gobierno, se inauguró el ferrocarril Guaqui-La Paz. Sin embargo, su gobierno se vio complicado por los incidentes del Acre, tema de antigua data con el Brasil. En la disputa por los territorios del norte de Bolivia con Brasil, una “revolución” se desarrollaba por los señores de la goma³⁶. Los historiadores bolivianos plantean que el movimiento estuvo organizado por el propio gobierno brasileño. Otros, señalan que fue la debilidad real de Estado boliviano en la región del Acre, la que incitó la subversión. Lo cierto es que el conflicto finalmente fue adverso a Bolivia.

La Guerra del Acre se inició en 1899. Los territorios del norte, perdidos con Brasil, no eran precisamente la mejor carta de presentación de los liberales. Pero Pando encontró una salida honrosa: percibir una gruesa indemnización y estipular también la construcción de ferrocarriles. Pando no iba a arriesgarse a repetir la tragedia paraguaya acaecida durante la Guerra de la Triple Alianza.

Desde una perspectiva documental, parece imprescindible en momentos en que se discute la importancia del Tratado de 1904 recordar las palabras de Juan Albaracín Millán, quien indica que la historia minera debe ser revisada a la luz de otros ele-

³⁵ “Ley de Radicatoria”, que establecía por disposición legal que la permanencia fija del Poder Ejecutivo quedaba en Sucre.

³⁶ Loreto Correa, Cristián Garay, Anahí Vaca Diez y Ana Solís Landívar, “Bolivia en dos frentes: las negociaciones de los tratados de Acre y de límites con Chile”, *Universum* 22:1, Talca, 2007, 268-289.

mentos y que justamente ello ha impedido “hasta ahora, contar con una historia real del país”. En efecto, Albarracín insiste en que reiteradamente “se ha atribuido al estado la decadencia de la república y a sus manifestaciones de inviabilidad nacional, a factores exclusivamente políticos, de responsabilidades personales de los presidentes, jefes militares y caudillos políticos”. Esta crítica al discurso histórico emitida por un boliviano remarca la necesidad de considerar

“hechos de gran violencia histórica, expresados en las trágicas guerras padecidas, en la pérdida de las riquezas mineras, marítimas y fluviales, y mengua la causada por los conflictos internos, patentes en las crisis nacionales e internacionales mineras que han dado lugar a la bancarrota financiera del Estado y la destrucción de su economía vaciada por la minería patiñista”³⁷.

En la lectura de lo que el autor denomina el “superestado minero”, se distinguen etapas. Solo mencionaremos la primera fase, pero la caracterización de él es clave para entender la sociedad boliviana hasta el día de hoy. De acuerdo con Albarracín, el período histórico inicial está circunscrito a las relaciones sostenidas por la minería del estaño con el gobierno liberal (1900-1914). Durante el período se desarrollaron

“problemas nacionales e internacionales de la mayor gravedad, no enfrentados ni resueltos desde un comienzo; con el estallido de la guerra civil federal-unitaria, la crisis económica general de la plata, no solo en las minas sino también en las actividades básicas principales de la sociedad; la capitulación del montismo ante Chile con la firma del tratado de dominio absoluto y perpetuo; el surgimiento del patiñismo, los conflictos de la rebelión del Willca Zárate; la pobreza de los medios de vida y el desconocimiento de los derechos humanos, por una parte, y por otra los ininterrumpidos conflictos del Estado y el surgimiento de situaciones de facto, las dificultades de exportación de las riquezas nacionales en la situación de enclaustramiento y el carácter cerrado del enclave minero; el régimen incipiente de la agricultura trabajo por el desmejoramiento general del país; la oposición a la instalación de hornos de fundición de minerales y otros muchos hechos que hicieron el contexto global dominante de este primer período inicial del siglo”³⁸.

El diario *El Comercio* de La Paz del 4 de septiembre de 1903, daba a conocer los pormenores de la negociación prácticamente final respecto a los acuerdos del Acre que ponían fin al conflicto con el Brasil. En la lógica de la época, filtrada por la prensa paceña se señalaba:

“En la sesión congresal del 2 se ha leído a puerta cerrada el tratado con el Brasil sobre la sensacional cuestión del Acre.

Mas o menos la prueba ha revelado las principales bases de ese pacto que permanece reservado. La fisonomía de los Diputados es alarmante. Es un sacrificio inevitable y un factum arrancado al derecho de la fuerza. Lo que importa es que el Congreso lo resuelva

³⁷ Juan Albarracín, *El superestado minero y el derrumbe de la oligarquía boliviana*, La Paz, Plural Editores, 2008, 129.

³⁸ *Idem*.

encarando la cuestión con valor civil sin patrioterismo consultando única y exclusivamente las conveniencias de la República. [...] El congreso del 903 ha de tener un lugar preferente en las páginas de la historia, puede ser el que ponga la piedra fundamental de la reorganización del país”³⁹.

Como se sabe, el tratado fue firmado el 17 de noviembre de 1903 en Río de Janeiro. Las condiciones de este, especificaban una transferencia de 2 millones de libras esterlinas a Bolivia. El mismo periódico paceño señalaba un mes después de la firma algunos alcances sobre el uso de los recursos. Manifestando completo desconocimiento sobre el texto final del acuerdo, que por cierto, no podía ventilarse hasta que lo dieran por ratificadas las cámaras del legislativo, la opinión era muy clara:

“En ese orden hay dos cuestiones. La una referente a la aplicación que se dará a esos fondos; pertinente la otra a la manera legal de hacer la aplicación.

En cuanto a lo primero, parece que, tácitamente, hay un acuerdo general, para que se invierta esa suma en el desenvolvimiento ferroviario de la República, previo un estudio detenido sobre las distintas líneas que con carácter de urgencia necesitan construirse para ligar los diversos departamentos; destinando una parte –tres o cuatro millones de bolivianos– para amortizar los créditos provenientes del Acre y cancelar los créditos de los bancos, a fin de facilitar el movimiento económico del país y aliviar el Presupuesto Nacional de aquellas obligaciones, que jamás podrán cubrirse con los ingresos ordinarios de la nación. Pero sea que se diera esta u otra aplicación a los fondos provenientes del Brasil, la inversión solo pudo hacerse con autorización legislativa, mediante ley presupuestaria sancionada con ese objeto”⁴⁰.

Para vísperas de las navidades de 1903, se expresaba que debía construirse el ferrocarril “Madera-Mamoré por el Brasil, todo ese comercio tendrá grandes facilidades y economías para salir al Atlántico. Se entiende que ese ferrocarril será común en su explotación”⁴¹. ¿Cuál es la importancia de estas expresiones? Vertidas por el principal matutino capitalino del país, expresan por una parte la convicción del nivel de las inversiones ferroviarias. Sin embargo, también son demostración que Bolivia nunca pensó que, al margen de las indemnizaciones, fuera posible conseguir un ferrocarril de propio usufructo. En ese marco, las condiciones de la Paz de Petrópolis son extraordinarias y “piedra fundamental de la reorganización del país”. *El Comercio* de La Paz el 4 de diciembre de 1903 expresaba: “Es un sacrificio inevitable y un factum arrancado al derecho de la fuerza. Lo que importa es que el Congreso lo resuelva encarando la cuestión con valor civil sin patrioterismo, consultando única y exclusivamente las conveniencias de la República”.

José Manuel Pando, su sucesor Ismael Montes seguiría la línea de la construcción de los ferrocarriles. Asumido en agosto de 1904, el presidente Montes inaugura los trabajos del ferrocarril de Oruro a Viacha, Oruro a Cochabamba, Río Mulatos a

³⁹ *El Comercio*, La Paz, 4 de septiembre de 1903. Archivo Itamaraty, Legación de Bolivia. 1903/1908.

⁴⁰ *El Comercio*, La Paz, 4 de septiembre de 1903. Archivo Itamaraty. Legación de Bolivia.

⁴¹ *El Comercio*, La Paz, 23 de diciembre de 1903. Archivo Itamaraty. Legación de Bolivia.

Potosí y de Arica a La Paz. La idea era conectar el norte, el centro y el oriente con el ferrocarril Madera Mamoré para salir en muy pocos días al Atlántico. Otro ferrocarril corto y fácil de Uyuni a Potosí, ligó el sud a esta gran red que un lustro cambiaría la faz de la República dándole el lugar que merece por sus riquezas y la extensión de su territorio⁴².

EL IMPACTO DEL FERROCARRIL CON CHILE

Dos vías unen a Bolivia con Chile. Una es la de Oruro/Uyuni/Antofagasta, que se ocupaban de conectar las minas de Huanchaca, de propiedad de Aniceto Arce con el Pacífico y una segunda línea de La Paz a Arica. Ya el propio Alcides Arguedas en *Pueblo Enfermo* (1909-1910), identificaba la importancia del primer ferrocarril de Oruro a Antofagasta cuando explica que el ferrocarril de Uyuni a Oruro se construía precisamente cuando la constante política de la época se alejaba de todo “movimiento fabril e industrial, pues fuera de la política todo yacía inmóvil y como muerto”⁴³.

El ferrocarril de Oruro a Antofagasta había obedecido a un voto de las cámaras, cuando el gobierno de Bolivia, expidió el decreto supremo del 15 noviembre de 1887, convocando a propuestas para la construcción de ferrocarriles en toda la República. El 12 de julio de 1888, se abrió la licitación. Por resolución, el 19 de julio de 1888, el gobierno boliviano, aceptó la propuesta de don Luis. M. Solá, representante de la compañía Huanchaca de Bolivia para la construcción de un ferrocarril y telégrafo de la frontera boliviana hasta la ciudad de Oruro, pasando por Huanchaca y pudiéndose extender ramales a cualquier lugar del país.

Entre septiembre y noviembre de 1888, el Congreso boliviano vio el tema de la adjudicación. A principios del año siguiente, el 27 de febrero, se aprobó el trazado general de ferrocarril de Ascotán a Oruro, por la vía de Uyuni. Posteriormente Solá, vendió sus derechos de la línea de Ascotán a Oruro a la compañía *The Antofagasta and Bolivian Railway Co.*, vale decir, la otra compañía que tenía inversiones en Bolivia, produciéndose de facto un monopolio, que implicaba un estupendo negocio para Huanchaca. El supremo gobierno aprobó la venta por resolución el 21 de marzo de 1889.

“En 31 de octubre de este mismo año, se promulgó la ley que concede a la compañía constructora una garantía de interés del 6% anual por el término de 20 años, sobre el capital invertido en la construcción del ferrocarril, declarándose que esta garantía sería obligatoria desde que se entregue el ferrocarril en Oruro”⁴⁴.

La Sinopsis Geográfica de Bolivia, establece las siguientes estaciones para este ramal:

⁴² *El Comercio*, La Paz, 19 de diciembre de 1903.

⁴³ Alcides Arguedas, *Pueblo enfermo*, La Paz, Editorial Juventud, 1979, 292.

⁴⁴ Bolivia. Oficina Nacional de Inmigración, 1903. La Paz, Bolivia, 17.

TABLA 2
Estaciones Ferrocarril de Antofagasta a Oruro

Estaciones y descripciones mineras complementarias	Distancia en kilómetro		Altura sobre el nivel del mar	
	Total	Parcial	Pies	Metros
Antofagasta	-	-	16	5
Puerto Principal				
Portezuelo	30	30	1830	558
Mantos Blancos	56	26	2564	721
Cuevititas	83	27	2937	894
Sirve a la región minera de San Cristóbal				
Cerrillos	109	26	3367	1024
Salinas	128	19	4072	1342
Central	136	8	4538	1384
Sierra Gorda	170	34	5331	1624
Sirve a la región salitrera				
Cerritos Bayos	205	35	7026	2127
Calama	238	33	7421	2266
Estación Principal				
Cere	269	31	8664	2642
Conchi	299	30	9861	3016
San Pedro	312	13	10594	3233
Polapi	340	28	12374	3773
Ascotán	360	20	12975	3956
Cima de la cordillera, región de boratos				
Cebollar	387	27	12231	3729
Carcote	402	15	12472	2803
Ollagüe	435	33	12123	3692
Estación limítrofe				
Chiguana	470	35	12065	3679
Julaca	516	46	12001	3669
Río Grande	546	30	12003	3659
Uyuni	610	64	12004	3660
Estación mineral. Sirve a Huanchaca				
Chita	659	49	12734	3763
Quegua	687	28	12810	3796
Rio Mulato	715	28	12129	3694
Sebaruyo	760	45	12272	3775
Huari	801	41	12167	3704
Challapata	813	12	12157	3706
Estación principal, sirve el mineral de Chayanta, Colquechaca y Potosí				
Pazña	850	37	12145	3703

Estaciones y descripciones mineras complementarias	Distancia en kilómetro		Altura sobre el nivel del mar	
Poopó Sirve al mineral de Huanuni y Poopó	875	25	12165	3709
Machacamarca	901	26	12142	3703
Oruro Estación principal	924	23	12117	3695

Fuente: Sinopsis Estadística y Geográfica de Bolivia, Tomo III, La Paz, 1903, pp. 24-25.

Los trenes que circulaban en estas vías eran de trocha de 1 metro de ancho, incompatibles con las líneas de tren que circulaban entre Argentina y Bolivia, sí compatibles con las de Chile. En velocidad, los trenes no sobrepasaban por ley los 40 km por hora. El material rodante era de origen americano, de las empresas Baldwin, Rogers y Stevenson. Esta red, en 1902, tenía un total de 6 locomotoras.

De este modo, las líneas internas de Bolivia, tanto la de Guaqui a La Paz, de 52 km de longitud (1900), como la propia línea que partía en Arica tendió sus instalaciones intentando cerrar una ruta que pusiera a La Paz como destino final. A partir de los tratados de 1903, primero con Brasil y 1904 con Chile, se prolongarán líneas hacia el norte por el territorio del Acre y desde Arica hacia La Paz (desde 1907), mientras que en la década siguiente, se procederá a unir la red interior.

Tan positivo era el plan ferrocarrilero negociado en el tratado de Petrópolis, como el que se planteaba entre Bolivia y Chile. Esta última negociación parte por ratificar el Pacto de Tregua del 4 de abril de 1884 y fijar los límites. Acto seguido, lo primero que establece es la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz a costas del gobierno de Chile. En efecto, Bolivia en menos de un año, había pedido exactamente lo mismo a Brasil y a Chile. Las indemnizaciones, esta vez mucho menores que las solicitadas al Brasil y el libre tránsito, hacen el resto del fondo del acuerdo.

Así lo expresan la historiadora francesa Francoise Martínez y el historiador boliviano, Pablo Quisbert:

“El pragmatismo de la política exterior boliviana no se redujo simplemente al hecho de conservar la soberanía. En ambos casos, se logró obtener algo que para los Liberales era muy significativo: la construcción de ferrocarriles. Incluso las compensaciones monetarias estaban destinadas a servir de garantía en los contratos de construcción de líneas férreas en el interior del país. Por tanto, los arreglos diplomáticos se hicieron sobre la fórmula de territorios por ferrocarriles, símbolos de progreso, que en última instancia beneficiaban directamente a la élite exportadora. Por ello, a la hora de los tratados esta estaba convencida que aún en la derrota, el país lograba beneficios”⁴⁵.

Por su parte, Sergio González Miranda ha sostenido que el acelerado crecimiento de Oruro fue clave en la expansión de los ferrocarriles hacia 1892, ciudad que pasó

⁴⁵ Francoise Martínez y Pablo Quisbert, “Resignación y ambición: La Política Exterior Liberal”, *Historias bajo la lupa. La Guerra Federal, op. cit.*, Fascículo 9, 4.

de 6.844 habitantes en 1880 a 15.900 en 1900, en tanto que el departamento mismo tenía en 1900 86.081 habitantes cifra que, para la época, era una población muy significativa. Por su parte, la población de la provincia de Tarapacá también expresa su crecimiento. En 1885 Tarapacá tenía 45.086 habitantes, en tanto que en 1907 la provincia llega a su óptimo del ciclo de expansión del nitrato con 110.036 habitantes, más que duplicando su población en escasos años⁴⁶.

Es necesario recalcar que en los planes de Bolivia, no solo el ferrocarril de Antofagasta tenía una importancia relevante en el contexto minero. En el Tratado de 1904, afirma González, ideó un nuevo ferrocarril, precisamente el que uniría a Arica con la ciudad de La Paz (FCALP). Ello, se entendía porque para los bolivianos tenía una importancia geopolítica innegable unir ambas ciudades mediante la conexión de La Paz hacia la región de Tacna-Arica, provincia que ante un eventual triunfo chileno en el plebiscito con Perú por esas provincias, habilitaría una solución a la demanda marítima de Bolivia. Es por ello que la presencia de obreros y la construcción de los ferrocarriles, en conjunto con la actividad minera dinamizaría la frontera norte con trabajadores chilenos que podrían ser potenciales votantes en la señalada consulta.

Sin embargo, hubo un aspecto no imaginado por los habitantes de Tarapacá cual fue la postergación permanente de un ferrocarril que uniera Iquique con Oruro, aun cuando Iquique fuera el principal puerto del nitrato. Finalmente, la política internacional favorecía la conexión de Arica y Antofagasta con las ciudades bolivianas, no así Iquique⁴⁷.

Lo apuntado por González Miranda es fundamental en varios campos. En aquella idea que existía flotando en el ambiente de unir, además de Oruro y Antofagasta, la ciudad de Iquique hacia el interior, aun en el período de expansión del ciclo salitrero. Un segundo aspecto, es la noción de integración que plantea el autor, la noción de integración regional, que finalmente no se concreta porque no existe la fuerza regional necesaria para solventar el proyecto. Finalmente, idea que compartimos, es la convicción que plantea sobre que si los ferrocarriles se construyeron, ello ocurrió porque fueron decisiones de Estado. Esa mirada, desde Chile, también se comprueba desde la nueva capital del país, La Paz.

El Diario de La Paz publicaba en su editorial del 6 de febrero de 1905:

““El ferrocarril de Arica”

Aprobado el tratado boliviano chileno, en los dos congresos, el canje se hará en pocos días más en esta ciudad.

El señor Mathieu irá á Arica, para conferencias con el señor presidente Riesco, y pasará sin duda por pocos días hasta Santiago á fin de traer consigo todos los documentos necesarios para el canje de las ratificaciones.

Además hay empeño en activar los trabajos del ferrocarril de Arica y concluir en el menor tiempo posible.

⁴⁶ Sergio González, “Las históricas relaciones entre Tarapacá y Oruro: La frustrada tentativa de integración transfronteriza durante ciclo de expansión del salitre (1864-1928)”, *Revista de Geografía Norte Grande* 50, Santiago, 2011, 65.

⁴⁷ *Ibid.*, 74.

Es probable que el trabajo se hará de ambos estremos a la vez, es decir de Arica y de Viacha. Se hará cargo de la obra una empresa particular con obligaciones bien definidas respecto de ambos gobiernos, cuyas leyes y soberanía, serán ampliamente acatadas en la sección que corresponde.

La vía pasará muy cerca de Sicasica, quedando Oruro á igual ó menor distancia que La Paz de Arica⁴⁸.

De lo anterior se desprenden varias cosas. En primer lugar, los pasos de la aprobación del Tratado de 1904 y lo lentas que fueron las acciones para su ratificación y canjes respectivos. En segundo lugar, el tema de la importancia del ferrocarril que comprometía a ambos Estados. Un tercer aspecto es, quién se hacía cargo de las obras y el respeto que la empresa privada debía tener con los gobiernos y por último, una consideración; el trazado incorporaba beneficios en Bolivia tanto para dos ciudades, Oruro y La Paz. La una minera y la otra políticamente clave en el nuevo estado de roles políticos de las urbes bolivianas.

En todo caso, el ferrocarril de Arica no fue un proyecto al azar de parte de las autoridades chilenas y bolivianas. Prácticamente un mes antes de la firma del Tratado entre Bolivia y Chile, el Sr. Henrique Lisboa de la Legación de Brasil en La Paz le contaba largamente a su autoridad, el Barón de Río Branco, Canciller del Brasil, sobre el contenido del documento binacional. En su carta de 23 de septiembre de 1904, le anunciaba:

“Entre as medidas com que este Governo pretende acelerar a chilenisacao de Tacna e Arica nao e de menos importancia a lei que acaba de ser promulgada autorizando o Presidente da Republica a despender até 150 mil pesos para os estudos de una estrada de ferro de Arica a La Paz e outros gastos na província de Tacna”⁴⁹.

Por su parte, las declaraciones de los políticos bolivianos de 1906 dan cuenta de elementos que no se manejaban por la opinión pública. Por ejemplo, el hecho que la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz estuvo plagada de críticas dentro del mismo plan de ferrocarriles boliviano prácticamente desde el inicio del Tratado, especialmente por el hecho que las regiones del sur se opusieron sistemáticamente a su construcción.

CONCLUSIONES

Ya desde el período colonial, la Audiencia de Charcas tiene enormes dificultades para establecer un comercio en el marco del Imperio español. La llegada de la República, no logra eludir las enormes barreras geográficas que posee el país y menos aún, establecer de manera eficaz un sistema de conexión exterior eficiente.

⁴⁸ Editorial de *El Diario*, La Paz, 6 de febrero de 1905. Archivo Itamaraty, Legación de Bolivia, 1903/1908.

⁴⁹ Carta de Henrique Lisboa a Río Branco. Archivo Itamaraty, Legación de Estados Unidos de Brasil. Santiago, 23-09-1904.

Los avances tecnológicos del mundo industrial del siglo XIX, impulsaron a Bolivia a acercarse a los mercados de materias primas con ventajas en sus productos de exportación, pero con el desafío de alcanzar las costas. Este reto, comprendido desde el período de Mariano Melgarejo, puso al país a la siga de una estrategia para llegar al Pacífico. Las élites bolivianas, al igual que muchas otras del continente, establecieron mecanismos de contacto y negocios con el capital y las empresas vinculadas a los ferrocarriles. Los intereses del salitre, la plata y luego el estaño en el sur del país, se vieron completados por intereses orientados a la explotación de la goma. Así los ferrocarriles y el transporte a vapor fueron claves para la formación de la economía minera y gomera. En ese contexto y sumado a la lucha regional finisecular, Bolivia se orientó a buscar un plan de desarrollo, un modelo de articulación territorial que la sacara de su aislamiento con los mercados internacionales. En ese contexto, surge el plan de los ferrocarriles y el abandono de las costas, no como una pérdida, sino como una estrategia efectiva para empoderarse de sus recursos y abordar la modernidad.

Al finalizar este trabajo, queremos plantear algunas observaciones. La más importante creemos es la absoluta coherencia de la visión de las autoridades bolivianas en el marco de la estrategia hacia las costas desde el período anterior a la Guerra del Pacífico hasta la firma de los tratados de Petrópolis con Brasil en 1903 y luego de 1904 con Chile. Hablamos de casi medio siglo de una compleja visión positivista, reiteramos, acorde con otras realidades continentales que veían en los ferrocarriles la llave del progreso.

En ese marco, las críticas bolivianas a las cesiones territoriales a favor de Brasil y Chile, a cambio de ferrocarriles, no fueron muy relevantes ni masivas, al menos durante los tres primeros lustros del siglo XX, ya que la ventaja de las líneas férreas hacia las costas en 1915 eran visibles y palpables para el Estado boliviano. Quienes se opusieron al Tratado con Chile, como quienes lo apoyaron, no fueron capaces de vislumbrar los efectos de largo plazo que este tendría, no tuvieron a la vista ni los ciclos económicos de los precios de las materias primas, ni de las dificultades vecinales, ni del sentimiento de frustración que se produciría con la aparición de la burguesía boliviana en el occidente del país.

La *ilusión de los ferrocarriles* fue la muestra de una confianza absoluta del progreso que contenían las ideas del liberalismo económico a fines del siglo XIX. ¿Error, acierto? Realidad. El mal uso de la historia posterior, sobre lo ocurrido a partir de las cláusulas del Tratado boliviano chileno, asociarlo a una visión “entreguista” vinculada a los ferrocarriles, escapa con certeza de la noción que de él construyeron sus propios protagonistas. El excesivo ensayismo de algunos escritores, en ambos lados de la cordillera ha demonizado en la lectura de los ferrocarriles ambición e ingenuidad para unos y otros. Lo claro, a la luz de los textos y archivos consultados es que la clase política gobernante en ambos países estaba vinculada, hacía negocios, los hacía con los países industrializados y sobre eso, cualquier juicio de valor hoy carece de sentido histórico.