



Revista Política y Estrategia N° 130 (2017)

Editada por: **Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos (ANEPE) Chile.**

Lugar de edición: Santiago, Chile

Dirección web: <http://www.politicayestrategia.cl>

ISSN versión digital: 0719-8027

ISSN versión Impresa: 0716-7415

DOI: <https://doi.org/10.26797/rpye.v0i130>

Para citar este artículo / To cite this article: Correa Vera, Loreto; Salas Maturana, Alejandro: *"Bolivia en 1904. ¿Por qué firma el Tratado con Chile?"*

Revista Política y Estrategia N° 130, 2017 pp. 13-55

DOI: <https://doi.org/10.26797/rpye.v0i130.128>

Si desea publicar en Política y Estrategia, puede consultar en este enlace las Normas para los autores:

To publish in the journal go to this link:

<http://politicayestrategia.cl/index.php/rpye/about/submissions#authorGuidelines>



La Revista Política y Estrategia está distribuida bajo una Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional..

BOLIVIA EN 1904. ¿POR QUÉ FIRMA EL TRATADO CON CHILE?[∞]

"Terminamos haciendo votos porque en este año se pongan las bases del plan ferroviario que constituye la esperanza más positiva de la república: que de una vez comience esa obra de verdadera regeneración. Tenemos fé en la firmeza y en la buena voluntad del gobierno que nos rige y aseguramos el más espléndido resultado en esta labor" (Editorial "Expectativas, El Diario, 1 de Enero de 1906).

LORETO CORREA VERA*
ALEJANDRO SALAS MATURANA**

RESUMEN

Este artículo demuestra que Bolivia no estuvo preocupada –pese a las negociaciones de 1895 y a toda la retórica reciente- de la recuperación efectiva del litoral sino hasta mucho después del firmado el Tratado de 1904. En efecto, la presidencia de Ismael Montes y el ascenso de los liberales en el Estado boliviano, priorizaron la modernización del país y la búsqueda de formas para sacar la producción de estaño a cualquier costo, por aquel entonces, la principal riqueza de Bolivia.

Este texto tiene el propósito de explicar -cual ciudadano de la época-, cuáles fueron los motivos que las autoridades bolivianas esgrimieron ante la ciudadanía para firmar el Tratado de Paz con Chile. En esta línea, y no obstante toda la literatura reciente, nos parece oportuno traspasar la subjetiva línea de interpretación para establecer los dichos de los protagonistas.

Palabras clave: *Tratado del Acre; Tratado de Paz de 1904; Bolivia; Ferrocarriles; Relaciones Internacionales.*

* Dra. en Historia de las Relaciones Internacionales de la Universidad San Pablo CEU, Madrid. Icorrea@anepe.cl

** Magíster en Seguridad y Defensa, Anepe. salas.alejandro@anepe.cl

Una primera versión de este texto fue publicada por la ANEPE en el N° 2 de Investigaciones Académicas del Departamento de Investigación de la Academia Nacional de Estudios Políticos y Estratégicos con la Dra. (c) Viviana García Pinzón (2012). Este artículo forma parte del proyecto: Geopolítica, territorio e imaginario político del conflicto: Chile, Perú y Bolivia. Siglos XIX al XXI. ANEPE PI 201602LC.

[∞] Fecha de recepción: 200317 - Fecha de aceptación: 251017.

BOLIVIA IN 1904. WHY DO THEY SIGN THE TREATY WITH CHILE?

ABSTRACT

This article demonstrates that Bolivia - despite the negotiations of 1895 and all the recent rhetoric - was not worried of the effective recovery of the coast until long after the signing of the 1904 Treaty, instead of that, the presidency of Ismael Montes and the rise of Liberals in the Bolivian state, prioritized the modernization of the country and the search for ways to get the production of tin at any cost, at that time, the main wealth of Bolivia.

This text has the purpose of explaining –as a witness of the time-, what were the reasons that the Bolivian authorities wielded before their people to sign the Treaty of Peace with Chile. Following that logic and notwithstanding all the recent literature, it seems appropriate to go beyond the subjective line of interpretation to establish the sayings of the main actors.

Key words: *Acre Treaty; Treaty of Peace of 1904; Bolivia; Railways; International Relations.*

INTRODUCCIÓN

Las relaciones entre Chile y Bolivia han estado históricamente determinadas por el conflicto¹, porque desde la creación de Bolivia en el siglo XIX, su espacialidad representó una formación controversial.

La historiadora María Luisa Kent sostiene que: “En opinión de muchos historiadores, Bolivia debe su existencia tanto al Decreto de convocatoria a la Asamblea de Representantes de 9 de febrero dictado por el mariscal Sucre, como al espíritu autonomista de los criollos. El “certero enjuiciamiento de la realidad” que le correspondió realizar a Sucre fue, en opinión de Alberto Crespo, el factor mediador que concretó el nacimiento de Bolivia. Sin embargo, otra corriente afirma que una “logia patriótica”, con nexos continentales, habría sido la instigadora de la llamada “guerra doméstica” que debilitó las fuerzas del virrey La Serna. Corroborando algunos aspectos de esta hipótesis, José Luis Roca afirma que en 1824, tanto la “guerra doméstica” del general Olañeta como las acciones de su sobrino

¹ Ciertamente se conoce más el tema marítimo, y el reclamo boliviano respecto de la entrega de un espacio de soberanía costera útil y propia para dicho país. Pero también hay reclamos por el uso de las aguas de los ríos / manantiales en la extensa frontera de 400 kilómetros que tienen los dos países. Chile reclama que son Ríos Internacionales de Curso sucesivo regidos por la Convención del Derecho de los Ríos de Naciones Unidas de 1997. Bolivia, por el contrario, dice que el Silala es un Manantial. Respecto del Lauca, Bolivia no reclama que sea un manantial, pero sí por la utilización de las aguas (central Chapiquiña).

Casimiro Olañeta, habrían sentado “las bases definitivas del nuevo Estado, que empezó a ser regido por Sucre”².

Sin embargo, la creación del país no estuvo exenta de consideraciones geopolíticas determinantes. Al respecto, Kent menciona que Bolivia fue un complejo proyecto nacional que nació de la visión geopolítica del mariscal Sucre. El mariscal jugó un rol político definitivo en el tránsito desde Charcas a Bolivia. Por ello, sería injusto atribuir solo a Bolívar la paternidad de las instituciones republicanas y ver a Sucre como un vocero subordinado a Bolívar. Esa imagen no se ajusta a realidad ni refleja la compenetración ideológica y afectiva que existió entre ambos personajes³.

Es posible que por estas razones la creación del país reconozca dificultades que otras naciones no tuvieron. Y puede ser que, precisamente por estas razones, la existencia del país careció de estabilidad política. En efecto, Rossana Barragán afirma que: “Bolivia ha sido legendariamente conocida por su inestabilidad política, a tal punto que se decía que había tenido más presidentes que años de existencia. Esta visión no sólo ha estereotipado al país sino que, por muchos años, ha impedido comprender la dinámica política que implicó”.

Uno de los autores que contribuyó a esta mirada fue Nicanor Aranzaes, que publicó el libro titulado *Las Revoluciones en Bolivia* (1918), en el que registró al menos 185 “movimientos” (término genérico que estamos introduciendo para nombrar ese conjunto) entre 1828 y 1903, lo que da un promedio de 2,4 por año en los 87 años de existencia del país. El autor encontró 122 “revoluciones”, 21 “motines”, 16 “conspiraciones”, 12 “sublevaciones”, 6 “intentonas”, además de otros 8 movimientos con distinta denominación⁴.

De esta inestabilidad, pero sobre todo de su particularismo y su compleja conformación territorial se desprenden los conflictos y guerras por motivos de límites sostenidos con todos sus vecinos.

Sin embargo, los problemas con Chile surgen después de la guerra con España. Ni Bolivia o Chile habían dispuesto de manera expresa en sus cartas constitucionales o acuerdos bilaterales fronteras entre los dos países. Por ello, una vez resuelto el conflicto con España resolvieron reanudar las negociaciones para establecer su primer tratado limítrofe el 10 de agosto de 1866. Este tratado establece en el paralelo 24° latitud sur el límite binacional, asignando una repartición a medias del usufructo de los derechos de exportación de minerales extraídos entre los paralelos 23° latitud Sur y 25° latitud Sur.

² KENT, María Luisa. Organización De La República Boliviana (1825-1828). Disponible en <http://www.uasb.edu.ec/UserFiles/File/pdfs/NOTICIASYSUCESOS/2007/ConcursoManuelaSaenzMariaLuisaKent.pdf>. p.3.

³ *Ibid.* p.23.

⁴ BARRAGÁN Romano, R.; LEMA Garrett, A.; MENDIETA Parada, P.; Peres-Cajias, J. (2015). El siglo XX mira al siglo XIX. La experiencia boliviana. Anuario del Instituto de Historia Argentina, (15). Recuperado a partir de: <http://www.anuarioiha.fahce.unlp.edu.ar/article/view/IHAN15a05>

No obstante, en 1871 el gobernante boliviano Mariano Melgarejo, que había suscrito el acuerdo, fue derrocado y reemplazado por Agustín Morales. Determinado por la popular negación del convenio con Chile, Morales declaró nulos todos los actos del gobierno anterior y, entre ellos, particularmente el Tratado de 1866, proponiéndose iniciar nuevas negociaciones con Chile⁵.

“El tratado de 1866, rubricado a nombre de Bolivia por el gobierno de Mariano Melgarejo (1864-1871), no sólo zanjó a favor de Chile las ocupaciones de Mejillones y otras anteriores, sino que también estipuló que los puertos bolivianos del Pacífico se abrieran a la exportación de minerales sin gravámenes, como tampoco las mercancías chilenas importadas por ellos.

Era en la práctica un acuerdo de libre comercio con Chile, que echaba por tierra la tradición proteccionista boliviana”.

Los elementos claves de la discusión de esos años se relacionaron con definiciones concretas de “minerales”, o sobre la inclusión o exclusión del rico yacimiento de plata “Caracoles”. Lo propio en razón de definir que era la zona de beneficios mutuos, así como las dificultades en Bolivia para transferir el 50% del impuesto recaudado en la zona a Chile.

Las condiciones de firma de un nuevo tratado se dieron en agosto de 1874. En ese texto, Chile renunció al 50% de los impuestos en el territorio ubicado entre 23°S-24°S, a cambio de la promesa de Bolivia de no incrementar los impuestos a los capitales y negocios chilenos durante 25 años. El mismo documento, también establecía que la frontera estaba ubicada en el paralelo 24°S. Producto de este acuerdo, Chile condonó las deudas bolivianas provenientes de la no transferencia del 50% del impuesto recaudado por Bolivia en la zona de beneficios mutuos del período anterior.

Con todo, el acuerdo aprobado y ratificado experimentó un *addendum* el año 1875, en el que se definió la realización de arbitrajes ante posibles controversias. En este estado de situación, es que llegamos al gobierno de Hilarión Daza y a la paupérrima condición del erario fiscal boliviano, a lo que se suma el Tratado Secreto entre Perú y Bolivia de 1873.

La Guerra del Pacífico ha sido estudiada por múltiples autores desde el momento mismo de la guerra. La idea de verla como una guerra económica, una búsqueda de hegemonía o bien un conflicto por ambición territorial, o todas las anteriores, permea la amplia bibliografía al respecto. Sin embargo, para efectos de explicar las condiciones de Bolivia al iniciarse el conflicto, coincidiremos con Guerra que señala:

⁵ ROCA, José Luis. “1904. Un tratado que restableció la Paz pero no la Amistad”. En: A cien años del Tratado de 1904 entre Bolivia y Chile. Opiniones y Análisis, Fundación Fundemos, La Paz, 2004, p.23.

“En 1875, la situación económica de Bolivia se agravó como resultado de la caída estrepitosa de las exportaciones de plata, cuando la deuda externa del país ascendía a la enorme cifra -para la frágil economía boliviana de la época-de ocho millones de dólares. En busca de una salida, el gobierno de Hilarión Daza, iniciado en mayo del 1876, anuló la mayoría de las concesiones mineras otorgadas a las compañías chilenas en Antofagasta –dedicadas a la extracción del salitre-, con la excepción de la Nitrate and Railroad Company of Antofagasta”⁶.

Es un hecho que, en tiempos recientes, las interpretaciones sobre la causalidad de la Guerra del Pacífico han experimentado múltiples versiones y adiciones por parte del Estado Plurinacional de Bolivia. De estas, el lector encuentra un contexto revisionista en el Libro del Mar (2014), expuesto por el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto y su Dirección de Reivindicación Marítima de dicho boliviano⁷. Dicho texto reescribe la lastimosa situación económica de Bolivia, desde la cual Chile se habría aprovechado para invadirla. Por el lado chileno, *Mare Nostrum* de Fernando Hormazábal Díaz, expone documentalmente las condiciones de la relación binacional del período⁸. En una línea de ensayos, José Rodríguez Elizondo ha aumentado sus estudios referidos a los vecinos del norte en *Historia de dos demandas. Perú y Bolivia contra Chile*, refiriéndose a las condiciones en que se dan las mismas. A su vez, “La Punta del Iceberg”⁹ indica los contextos en que, a juicio de los autores, habría que comprender la situación actual de Bolivia y su demanda contra Chile ante La Haya. Este texto entrega cinco aspectos a tener en cuenta:

- a. Para defender la soberanía territorial no basta con una sólida posición jurídica.
- b. La diplomacia no se reduce a la aplicación de la letra de los tratados internacionales.
- c. Derivado de lo anterior, la negociación es la esencia de la diplomacia, y sin ella, no hay legítima disuasión creíble.
- d. Los conflictos deben enfrentarse con el esquema de las 3 D: Derecho, Diplomacia y Defensa.

⁶ GUERRA Vilaboy, Sergio. “BOLIVIA. La dramática Historia de la guerra del Pacífico (1879-1883) y de sus consecuencias para Bolivia”. En: El Socialista Centroamericano, disponible en: www.elsoca.org/index.php/america-latina/impacto-regional/2856-bolivia-la-dramatica-historia-de-la-guerra-del-pacifico-1879-1883-y-de-sus-consecuencias-para-bolivia p.11.

⁷ Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia. El Libro del Mar. La Paz, 2014. Disponible en <http://www.cancilleria.gob.bo/webmre/sites/default/files/files/EI%20libro%20del%20mar%20-%20bilingue.pdf>

⁸ HORMAZÁBAL Díaz, Fernando. *Mare Nostrum*. Editorial Legatum, Santiago, 2016.

⁹ La Punta del iceberg. La aspiración marítima boliviana y sus implicancias en la seguridad y defensa de Chile. Pablo León, Cristián Faundes, Marjorie Gallardo (editores), 2015, Centro de Estudios Estratégicos de la Academia de Guerra (Ejército de Chile), Santiago, 224 pp.

e. Este esquema necesita una estrategia integral y actualizada”¹⁰.

Además, de acuerdo a lo que plantea Hormazábal, se agregan tres elementos adicionales que ninguna diplomacia en el futuro de Chile y Bolivia podrá revertir y que se vinculan con el aspecto central de la cuestión con Bolivia:

- a. Que Bolivia firmó un pacto de Tregua en 1884 después de no tener capacidad de continuar en el conflicto.
- b. Que los tratados de límites firmados por Chile y Bolivia, ya fuera en 1866 o en 1904, son instrumentos jurídicos ya auscultados en la Liga de las Naciones de 1920 y, por tanto, ya consignados como parte del Derecho Internacional.
- c. Que la responsabilidad política de los actos de un Estado no ofrece en el escenario internacional posibilidades de reversa, a menos que haya disposición de ambos países. Dicho de otro modo, para Chile, las condiciones de la firma del Tratado de 1904 son y seguirán siendo el instrumento válido para el relacionamiento con Bolivia. Cualquier otra lectura retrotrae a las condiciones en las que se firma el Pacto de Tregua del 4 de abril de 1884¹¹.

Al respecto, lo primero es señalar que las causas de la guerra no son compartidas entre los Estados. Lo segundo, es que la beligerancia del conflicto ofrece múltiples aristas que permiten observar la fragilidad de la construcción nacional de Bolivia, la impericia peruana y el tranco forzoso del Estado chileno por asistir a un conflicto militar que claramente podría haber perdido.

Sin embargo, dos elementos contribuyeron a un resultado opuesto. El primero de ellos se relaciona con la rapidez de movimientos, el segundo, con la imposibilidad peruana y boliviana de remontar sus propias disidencias internas para enfrentar un enemigo común. Extrañamente este último fenómeno no se superó con la guerra, sino que se mantuvo por décadas, provocando guerras civiles y asonadas militares de manera permanente.

En el caso de la Guerra del Pacífico, Bolivia queda en la imposibilidad de seguir en ella. Con menos de 2.000 soldados, sin un apoyo político real ni logística adecuada, la campaña boliviana recién comenzó en octubre del 1879, esto es casi nueve meses después de la ocupación. Los detalles del inicio del conflicto, así como la debilidad de las fuerzas que enfrentaron al ejército chileno en los primeros meses de la guerra, dejan de manifiesto la falta de condiciones de Bolivia

¹⁰ FLORES Díaz, Sebastián. Reseña del libro “La Punta del iceberg. La aspiración marítima boliviana y sus implicancias en la seguridad y defensa de Chile”. Revista Tribuna Internacional Volumen 4 • N° 8 • 2015 • pp. 293-295 ISSN 0719-482X (versión en línea).

¹¹ HORMAZÁBAL, Op. Cit. pp.146-147.

para hacer frente a un conflicto bélico, hecho que por lo demás se manifiesta en una arrojada y reiterada conducta a lo largo de su vida republicana.

En cuanto a Chile, tras la firma del Tratado de 1904, se realizaron varios acercamientos y conversaciones. En efecto, la opción de ceder una franja territorial de Chile hacia Bolivia se puso sobre la mesa en cuatro ocasiones: 1920, 1950, 1975 y 1987, marcando puntos de acercamiento pero también de ruptura en las relaciones entre ambos países.

En 1920, la demanda internacional presentada por Bolivia fue rechazada por la Liga de las Naciones. En 1950 se habló de canje durante el período de Gabriel González Videla. En el año 1975, lo propio ocurrió durante los gobiernos de Bánzer y Pinochet. En 1987, la negativa del proceso emergió, tal como en 1975, por la renuencia del Perú para avanzar en la entrega de territorios al norte de Arica en un espacio que había sido peruano antes de la Guerra del Pacífico.

¿CÓMO LLEGA BOLIVIA A LA MESA DE NEGOCIACIONES DE 1904?

La historia de la pérdida del litoral boliviano se inscribe en uno de los episodios más controvertidos de la historia contemporánea de América del Sur. Una, porque su firma obedece a una serie de situaciones conectadas en un tiempo largo. Otra, porque la cesión territorial considera una actitud nacional poco asumida en esa época, y que se resume en la principal interrogante de este artículo: ¿Cómo es que un país que nació con acceso costero, decide cederlo a otra potencia?

El presidente Ismael Montes, firmante del Tratado de Paz y Amistad de 1904, es el primer presidente liberal boliviano. Experimentado militar de la Guerra del Pacífico, e insigne defensor de las ideas modernizadoras que estaban en boga en todos los países de la región a fines del siglo XIX, ascendió a la presidencia en agosto de 1904 y permaneció en ella hasta 1909. Luego volvió al poder entre 1913-1917. Montes y Pando son los responsables materiales de la firma de los dos tratados que definieron las zonas del Acre con Brasil y la costa del Pacífico con Chile.

En efecto, como resultado de la negociación con Brasil por el territorio del Acre, que llevó a la invasión de esta zona por parte del Ejército brasileiro, Bolivia firmó durante el periodo final del gobierno del general José Manuel Pando el Tratado de Petrópolis, por medio del cual el Barón de Río Branco pagó 2 millones de libras esterlinas y permitió la construcción del ferrocarril desde la zona del Acre a La Paz, para sacar el caucho de aquella zona tropical¹². Meses más tarde, el

¹² CALDERÓN, René Ballivián. "El comercio de exportación boliviano". En el Trimestre Económico, FCE, 1943, pp. 553-554. "El auge del caucho. Siempre ha tenido Bolivia, menos mal, un producto con posibilidades de colocación en los mercados extranjeros y que, oportunamente, la salva de perecer. Primero fue la plata, luego la quina. A la quina siguió la goma y a la goma el estaño. Siempre un producto que fisonomiza su

20 de octubre de 1904, Bolivia aceptó firmar el Tratado de Paz, Amistad y Límites con Chile. Sin embargo, esta vez el pago no serían millones de libras, sino £ 300.000 y la construcción del ferrocarril de Arica a La Paz.

Una comparación entre ambos instrumentos jurídicos deja en claro la similitud contractual en términos de forma de los tratados. Aunque la cantidad de dinero solicitado al Brasil fue casi 10 veces superiores al pedido a Chile, en ambos casos se establece que la prioridad para el término de los conflictos son las solicitudes de construcción de ferrocarriles establecidas en ambos acuerdos.

Desde que Bolivia adquirió en 1904 la condición de país mediterráneo, optó por conducir diplomáticamente el tema del mar con Chile en forma directa. Dos razones había para ello. La soberanía de las partes¹³ que lo obligaba a conversar con Chile cualquier dificultad relacionada con el Tratado y el rechazo de la Liga de las Naciones en 1920 al argumento boliviano de la supuesta injusticia subyacente en el tratado de límites firmado en 1904. Entonces, ¿por qué Bolivia reitera su solicitud de acceso soberano a las costas en el siglo XXI y demanda a Chile?

Las razones sobre esta línea de conducta, son de diversa índole:

- La primera, es porque el actual Gobierno considera que las autoridades bolivianas que firmaron el Tratado pertenecían a una oligarquía que no representaba al pueblo de Bolivia en 1904¹⁴.
- En segundo lugar, porque la pérdida de la cualidad marítima es, sin duda, el problema más relevante de la historia del país. En efecto, Bolivia acordó a través de un pacto de Tregua en 1884 que los territorios ocupados durante la guerra permanecerían en manos de Chile. Esta situación podría haberse revertido si Bolivia se hubiese esforzado por volver a la guerra, hubiese aumentado su influencia en la zona, o hubiera logrado conciliar con Chile intereses compartidos respecto de las ventajas de mantener las costas bajo dominio boliviano. Lo cierto es que Bolivia pudo haber logrado en las negociaciones de 1895 algún beneficio, pero sus excesivas exigencias las hicieron fracasar.

Profundizando sobre la posibilidad de volver a la guerra, las dificultades enfrentadas por Bolivia lo hacían dificultoso. El país altiplánico abandona al Perú

proceso económico en cierto momento y de cuya cotización vive pendiente todo un pueblo. Así, hacia fines del pasado siglo comenzó el auge del comercio de la goma. Esta bonanza duró hasta 1910...”
Disponible en: http://aleph.org.mx/jspui/bitstream/56789/8021/1/DOCT2064755_ARTICULO_3.PDF

¹³ ARREDONDO, Ramiro. (2013). Bolivia- Chile: La cuestión de la mediterraneidad. Algunas consideraciones desde el Derecho Internacional. Revista Fuerzas Armadas y Sociedad, 1-2(18), p.58.

¹⁴ Según el mandatario boliviano, “este no es un problema del gobierno chileno actual sino es un problema que nos han traído las oligarquías del pasado, las transnacionales que se llevaron nuestros recursos naturales”. Fuente: Emol.com - <http://www.emol.com/noticias/internacional/2011/12/22/518343/morales-afirma-que-tratado-con-chile-fue-injusto-e-impuesto-por-la-fuerza.html>

en medio de una crisis política institucional, carente de medios militares y navales para enfrentar a Chile con posibilidades de éxito, y esperando que fuera el Perú quien absorbiera los gastos del conflicto (1879-1883).

Semejante error de cálculo político de Hilarión Daza no solo deja entrever la ausencia de control soberano de los territorios desde enero de 1879, cuando Chile movilizó al “Blanco Encalada” a Antofagasta, sino una incapacidad estructural del Estado boliviano de movilizar tropas hacia las costas remontando los Andes. Al respecto, no existen autores bolivianos que puedan establecer a la fecha la solidez del Estado boliviano de la época, respecto de las capacidades institucionales que le permitiesen la ocupación efectiva de los territorios que Bolivia cede en 1904.

En la lectura presente sobre el pasado político de Bolivia, la autocrítica sobre el manejo interno de la situación es inexistente, salvo lo que se plantea en las obras de Alcides Arguedas o Carlos Montenegro, quienes efectúan un análisis descarnado de la situación del país:

“El sino dramático de Bolivia adquiere así la exteriorización espectacular y multitudinaria hasta esa hora recatada tras los cortinajes apacibles de la tramoya legalista. Es como si la exigencia histórica -inexorable fuerza propulsora de la nacionalidad- hubiese roto los telones para posesionarse del ámbito propicio al cumplimiento del destino colectivo que, como el de todos los pueblos, ha de consumarse a precio cruento. En su sentido histórico, la guerra con Chile marca la crisis coincidente a que llegan los procesos existenciales bolivianos y chilenos. Chile que quiere ser Chile, tiende a afirmarse como nación, mediante la fuerza usurpadora que le provee de las riquezas con que se sustanciará su ansia de ser. Bolivia, bajo la tuición suicida y alevosa del espíritu colonial, tiende a no ser Bolivia y afloja la tensión de su dominio sobre las riquezas nativas, enajenándolas con nombre de concesiones –la de Meiggs, la de Melbourne y Clark, la de Edwards y Gibbs, la “transacción Perú”, son verdaderas renunciaciones de la soberanía económica boliviana- lo cual importa nada menos que entregar las fuentes de nutrición vital del país, en servicio de nutrir al extranjero”¹⁵.

Queda en evidencia entonces, que durante los años de la Guerra del Pacífico y todo el resto del siglo XIX Bolivia no logró reunir la fortaleza política para modificar los resultados de la Guerra, o para negociar una presencia en la zona. Esto es fundamental para entender no solo la Guerra Federal de 1891, sino también la renuncia implícita a los territorios que no reclamó ninguna presidencia boliviana hasta 1920, cuando el Tratado llevaba ratificado casi 14 años.

Sin embargo, lo que más llama la atención desde una perspectiva histórica diplomática, es que los intereses económicos de Bolivia se afianzaron tras

¹⁵ MONTENEGRO, Carlos. Nacionalismo y coloniaje. Ediciones los Amigos del Libro. La Paz, 1982, p.177.

reconocer que Bolivia estaba enclaustrada no por la guerra, sino por no tener un acceso efectivo a las costas, al carecer de líneas férreas que acercaran los productos a los mercados de consumo internacionales. En este sentido, los más interesados en llegar con sus productos al Pacífico eran los barones del estaño. Con ello, el perfil de la negociación paulatinamente -como lo demuestra la prensa boliviana de la época-, no está en la clase política sino en el pragmatismo del sector minero que pacta con el Estado para mantener su situación de privilegio económico.

Podemos afirmar, entonces, que para Bolivia no hacerse cargo de las condiciones políticas internas con las cuales decidió firmar su tratado de límites con Chile, son condiciones similares en forma y fondo a las existentes en 1903 para la firma del Tratado de Petrópolis con Brasil, y razón fundamental que explican la cesión territorial en ambos casos.

Lo expuesto en el cuadro N° 1 permite comprender en su mérito los componentes de los tratados firmados por Bolivia, con Brasil y Chile en 1903 y 1904 respectivamente.

**CUADRO 1
COMPARACIÓN DE LOS TRATADOS DEL ACRE Y DE PAZ, AMISTAD Y LÍMITES**

Instrumento Jurídico que termina con el conflicto	Cláusulas de indemnización y aduanas	Cláusulas de Ferrocarriles y libre tránsito	Cláusulas de límites	Pérdidas de territorio para Bolivia	Fecha de Firma/ ratificación
Tratado Petrópolis Bolivia / Brasil	Permitir a Bolivia construir aduanas en las ciudades brasileñas de Corumbá, Belém y Manaus, así como en otras ciudades brasileñas fronterizas.	Construir un ferrocarril entre las ciudades de Riberalta y Porto Velho, para la exportación del caucho de aquella época (Ferrocarril Madeira-Mamoré).	Por el tratado, Brasil se comprometía a los siguientes términos: Conceder pequeños territorios próximos al Acre y a la cuenca del río Paraguay, que suman 3000 km ² (en lo concreto Brasil dejaba de reclamar estos territorios que siempre, desde la existencia del Estado boliviano, habían pertenecido a Bolivia).	191.242 km cuadrados	Firmado en Petrópolis 17 de noviembre de 1903. Ratificado en La Paz el 6 de enero de 1904.
Guerra de 1902 y de 1903	Brasil se compromete a pagar al gobierno boliviano la cifra de 2 millones de libras esterlinas.	Permitir a Bolivia utilizar los ríos brasileños para el transporte de mercancías hasta el Atlántico.			En las negociaciones iniciadas en julio de 1903, Brasil estaba representado por Rio Branco, Rui Barbosa y Assis Brasil, y Bolivia por un enviado extraordinario, Fernando Guachalla y el Ministro en Río, Cláudio Pinilla. El Tratado fue aprobado con 118 votos contra 13.

<p>Tratado Paz y Amistad Bolivia / Chile</p>	<p>Chile debe pagar 300 mil libras esterlinas a Bolivia</p> <p>Chile destina a la cancelación definitiva de los créditos reconocidos por Bolivia, por indemnizaciones en favor de las Compañías mineras de Huanchaca, Oruro y Corocoro, y por el saldo del empréstito levantado en Chile en el año 1867, la suma de cuatro millones quinientos mil pesos oro de diez y ocho peniques, pagadera, a opción de su Gobierno, en dinero efectivo o en bonos de su deuda externa estimados al precio que tengan en Londres el día en que se verifique el pago. También, la cantidad de dos millones de pesos, oro de diez y ocho peniques, pagadera en la misma forma que la anterior.</p> <p>Chile procede a la cancelación de los créditos provenientes de las obligaciones de Bolivia: los bonos emitidos o sea el empréstito levantado para la construcción del ferrocarril entre Mejillones y Caracoles, según contrato de 10 de julio de 1872; la deuda reconocida a favor de Don Pedro López Gama, representado por los Señores Alsop y Compañía, subrogatarios de los derechos de aquí; los créditos reconocidos en favor de Don Juan G. Meiggs, representado por Don Eduardo Squire, provenientes del contrato celebrado en 20 de marzo de 1876, sobre arrendamiento de salitreras en el Toco; y, finalmente, la suma reconocida en favor de Don Juan Garday.</p>	<p>Chile debe construir el Ferrocarril de Arica a La Paz. Inaugurado en 1913.</p> <p>La República de Chile reconoce en favor de la de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico. Ambos Gobiernos acordarán, en actos especiales, la reglamentación conveniente para asegurar, sin perjuicios para sus respectivos intereses fiscales, el propósito arriba expresado.</p> <p>Artículo VI. La República de Chile reconoce en favor de la de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico. Ambos Gobiernos acordarán, en actos especiales, la reglamentación conveniente para asegurar, sin perjuicios para sus respectivos intereses fiscales, el propósito arriba expresado.</p> <p>Artículo VII. La República de Bolivia tendrá el derecho de constituir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio. Por ahora señala por tales puertos habilitados para su comercio, los de Antofagasta y Arica. Las agencias cuidarán de que las mercaderías destinadas en tránsito, se dirijan del muelle a la estación del ferrocarril y se carguen y transporten hasta las aduanas de Bolivia en vagones cerrados y sellados y con guías que indiquen el número de bultos, peso y marca, número y contenido, que serán canjeados con tornaguías.</p>	<p>Bolivia cede a Chile los territorios ubicados entre los paralelos 21.5° y 23° de latitud sur.</p>	<p>Firmado el 20 de octubre de 1904 Ratificado. en La Paz el 10 de marzo de 1905, ratificado por 42 votos contra 30.</p>
--	--	--	--	--

FUENTE: Elaboración propia en base a los textos de los tratados.

Como se puede observar, ambos tratados son, en forma y fondo, particularmente parecidos y no revisten, como Bolivia ha señalado en *El libro del Mar*, aspecto alguno de coacción militar de por medio.

LOS PROBLEMAS ECONÓMICOS DE BOLIVIA

Los tratados no constituyen “*todo*” lo que hay que mirar en 1904¹⁶. Un aspecto no atendido por la historia de ambos países guarda relación con la ratificación del mismo, elemento o factor esencial que debe ser considerado en razón de la legitimidad y obligatoriedad del su cumplimiento. Pero también, en tanto y cuanto a la completa libertad que los Estados tuvieron al ratificarlo en sus respectivos Congresos. Al respecto, es crucial entender la razón de por qué Bolivia aceptó el tratado, y lo ratificó meses después -al igual que hiciera el año anterior con el Tratado de Petrópolis-.

La primera consideración al respecto es que el Tratado se firma en un momento político y económico muy complejo para Bolivia, porque a principios del siglo XX Bolivia necesita dinero en sus arcas fiscales. No por nada es justamente esa la preocupación en relación con Brasil.

¿Para qué requiere tanto dinero?

De acuerdo a Herbert Klein, entre 1900 y 1909 Bolivia redujo a casi la mitad su producción de plata, pasando de 1,6 millones de toneladas en la década anterior a casi 800 mil toneladas. 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 a la década siguiente cuando disminuye el precio del metal en el mercado internacional éste busca introducirse en el negocio más importante de Bolivia hasta la Gran Depresión: el estaño.

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

¹⁶ Para comprender el nivel de revisionismo al cual ha estado expuesta Bolivia, véase el artículo de Osman Cortés Argandoña sobre Amargo Mar, la película que muestra la gestión boliviana durante la Guerra del Pacífico en *Le Monde Diplomatique*. Cortés señala: “La autocrítica, soslayada en nuestras historias oficiales, se hace presente en el trabajo fílmico de Eguino, de acuerdo a la consideración de Mesa (Carlos) :...” Amargo Mar” es la constatación de que tanto en el lado de la oligarquía como en el de la nación primaba la incapacidad, la imposibilidad de una conducción política y militar mínimamente coherente. Da la impresión de que por encima de la agresión chilena y del imperialismo inglés, el destino trágico está en este lado de la cordillera de los Andes. Es la insuficiencia como país la que desnuda “Amargo Mar”, la confirmación de una desarticulación tal que ha truncado los más importantes esfuerzos históricos de Bolivia.” Disponible en: <https://www.lemondediplomatique.cl/LA-GUERRA-EMPRESARIAL-DE-1879-De.html> (10/09/2017)

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

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

Pero no es solamente la producción de estaño sino el precio, lo que deja la mayor renta económica para el Estado Boliviano.



Fuente: Contreras, Manuel. Estaño, ferrocarriles y Modernización¹⁷.

El historiador Antonio Mitre señala que durante la segunda fase de la expansión de los ferrocarriles bolivianos:

¹⁷ En: CRESPO, Alberto, CRESPO, José y KENT, María Luisa (coord.). Los bolivianos en el tiempo. La Paz: Instituto de Estudios Andinos y Amazónicos. pp.282-292. No hemos querido hacer el gráfico en este artículo para conservarlo intacto desde los autores bolivianos y porque no existe respaldo de las cifras exactas de la información detallada que hubiera permitido reconstruir la gráfica.

“Se desarrolla entre los años de 1900-1915 (y) tiene características particulares porque está inmersa dentro de la política liberal, secante y ortodoxa liderizada (sic) por el partido liberal de Bolivia encabezado por José Manuel Pando e Ismael Montes quienes realizan transformaciones económicas, políticas, sociales y educativas.

Pando intenta organizar la tercera compañía de ferrocarriles ligada al ferrocarril del sur peruano y al puerto de Mollendo, es el ferrocarril de Guaqui a La Paz que entre los años de 1900 a 1920 tuvo febril actividad.

En esta fase José Manuel Pando impone una política de acercamiento con los países limítrofes negociando y firmando tratados bilaterales de Paz, Amistad y Comercio. Estos tratados se negocian para permutar territorios a cambio de libras esterlinas¹⁸, generando una inconsistencia política y administrativa utilizada por los países vecinos para ocupar territorialmente las fronteras bolivianas y controlar los principales mercados regionales.

La segunda fase esta complementada con el gobierno de Ismael Montes, quien desde el año de 1904 continúa con el proceso gestado por Pando. Las características están englobadas en el Tratado de Paz con Chile generando la construcción del ferrocarril de Arica a la ciudad de La Paz con la indemnización de 1.700.000 libras esterlinas”¹⁹.

Para la élite política boliviana del momento la expansión del ferrocarril fue la manera de aumentar las recaudaciones del Estado y, efectivamente, ampliar los márgenes de acción de las compañías explotadoras del estaño, sin la cual Bolivia no tenía mayores opciones de desarrollo económico. Ello no solo es afirmado por los historiadores, también por Eliodoro Villazón, presidente del Congreso boliviano en 1905:

“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,

¹⁸ El subrayado es nuestro.

¹⁹ MITRE, Antonio: Políticas de Transporte Ferroviario en Bolivia: 1860–1940. La Paz, pp.17-18.

que interpretar la opinión nacional que ha comprendido que este fondo debe consagrarse á ferrocarriles, por cuanto que, en los tiempos actuales, éstos 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 construcción del ferrocarril que debe ligarnos con la República Argentina, poniéndonos en comunicación directa con el Atlántico”²⁰.

Sin embargo, la construcción del ferrocarril se enfrentaba al desafío de la falta de recursos porque las arcas bolivianas no contaban con el dinero necesario para sufragar los gastos proyectados. La ley de Presupuesto aprobada para 1905 establecía 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 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 lograr 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*. Al respecto Montes señala:

“En cuanto al presupuesto extraordinario que consulta fondos especiales de ingreso con destino exclusivo á la construcción y estudio de ferrocarriles, cúpleme 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 Banck 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, a fin de ir en momento

²⁰ Ver anexo, VILLAZÓN, Eliodoro. Discurso de clausura del Congreso, publicado en El Comercio, La Paz, 3 de febrero de 1905.

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 sólo 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 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”²¹.

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 porvenir y buscar en el tiempo la solución de los problemas que le interesan a la vida nacional”. En este sentido, se consideró que el acto más importante de la Legislatura 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.

²¹ Ver anexo, MONTES, Ismael. Discurso con motivo de la clausura del Congreso de 1904, publicado en El Comercio, La Paz, 3 de febrero de 1905.

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 a él”²².

A finales de 1905, 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.” (El Comercio, 23 de diciembre de 1905).

En el editorial del 1 de Enero de 1906 del periódico El Diario 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.

²² Ibíd.

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 tejidas (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, sólo 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 (...)

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”.

EL PORVENIR DE LA PATRIA BOLIVIANA

Como ha quedado de manifiesto, la construcción de los ferrocarriles fue vista como *“la estrategia”* que llevaría a Bolivia al desarrollo. Sin embargo, el problema de los ingresos de las arcas bolivianas no se solucionó en los años siguientes, y esa es la razón, a nuestro entender, por la que surgen los tempranos reclamos que Bolivia realizaría sobre la pérdida del litoral hacia 1920 en la Liga de las Naciones.

¿Qué había salido mal? Básicamente las formas de explotación del mineral que albergaron una serie de problemas sociales, numerosas huelgas y una disminución de la rentabilidad de las empresas dedicadas al rubro. La proletarización de la minería del estaño requería de un manejo político distinto al de épocas anteriores. El control político debía ser más organizado y, por cierto, el Ejército debía profesionalizarse no solo tras el fracaso de la Guerra del Pacífico, sino también para enfrentar las amenazas del Brasil en la zona del Acre. Eran los

costos que tenía que asumir Bolivia en su propósito de insertarse en la economía mundo.

Era cierto, el triunfo de los liberales permitía mayor estabilidad gubernamental y presagiaba un fin parcial de las asonadas militares. No obstante, también era cierto 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 de un recambio en las élites a cargo del gobierno, como lo han interpretado desde la realidad interna los propios historiadores bolivianos²³.

El complejo panorama social de Bolivia a fines del siglo XIX es un aspecto poco evaluado para entender las prisas con las que corría la nueva coalición liberal gobernante en el país. En rigor, es tan poco evaluado que la historiografía boliviana reciente elabora saltos temporales entre 1879 y 1904. Se recuerda la guerra o el tratado, pero no lo que pasa entremedio. Sin embargo, la historiadora española Marta Irurozqui nos da algunas pistas valiosas. Irurozqui afirma que la represión de los indígenas no terminó con las luchas federales de Pablo Zárate Willca que habían encumbrado a los liberales. Es más, se profundizaron. A principios del siglo XX el principio era que *“la indiada”* había traicionado al Estado, y por lo tanto, su participación en el modelo liberal, pese al apoyo que habían prestado a la nueva facción ahora en gobierno, fue descartada de la escena política²⁴. Así, con un escenario político racista, excluyente y proletarizado, la política del país se resolvió por décadas en medio de una casta. Segundo aspecto, tampoco los liberales representaban un ideario nuevo en el sistema político de Bolivia. Irurozqui afirma que por el contrario, las diferencias entre conservadores y liberales obedecieron a la *“cohesión grupal de la élite”*, esto es entre excluidos o miembros de la clientelas en el poder. De este modo, pensar que el recambio de la élite de gobierno hubiera sido capaz de alterar el manejo de la economía boliviana no resiste análisis. Conservadores y liberales eran miembros de la misma élite²⁵.

Hoy existen una serie de documentos -de la época en que se firman estos instrumentos jurídicos-, que dejan sin espacio argumentativo las interpretaciones sobre la firma del Tratado de 1904 y que dejan de manifiesto que Bolivia optó por

²³ BARRAGÁN Romano. “et al”. Loc. Cit.

²⁴ IRUROZQUI, Marta. “¿Ciudadanos armados o traidores a la patria? Participación indígena en las revoluciones bolivianas de 1870 y 1899”. En: Iconos, 2006. <http://www.flacso.org.ec/docs/i26irurozqui.pdf>. Cabe recordar que el máximo líder indígena de la rebelión fue ultimado por el general Pando, primer presidente del partido liberal. (1900-1904).

²⁵ IRUROZQUI, Marta. “Democracia” en el siglo XIX. Ideales y experimentaciones políticas: el caso boliviano (1880-1899)”. Revista de Indias, N° 219. Monográfico del Dpto. de Hª de América. Madrid, CSIC, 2000, pp.395-419.

entregar los territorios a cambio de inmensas compensaciones e infraestructuras que permitieron la salida de sus productos a los mercados europeos.

En ese contexto, hay que entender las votaciones ocurridas en materia internacional dentro del Congreso boliviano. La definición del Tratado del Acre, y luego, el Tratado de Paz y Amistad con Chile, obedecen a un modelo país que descansó en la modernización de sus vías de comunicación para el acceso a los mercados internacionales y el progreso de la nación. La prueba máxima de la instrumentalización política del presente sobre el tema está en que si los términos del Tratado hubieran sido ilegítimos, o impuestos de forma unilateral, el fallo de la Liga de las Naciones de 1920 hubiera sido otro. En ese contexto, el rechazo al Tratado de 1904 y el cuestionamiento a su legitimidad en el contexto jurídico internacional quedan nulos frente a este argumento.

Larga es la lista de documentos que existen en los repositorios documentales de Brasil revisados para esta investigación que testimonian la condición de sacrificio de los territorios. Los rescatamos en el anexo documental a fin de que el lector pueda darse cuenta por sí mismo del voluntarismo de la época. Bolivia lo comprendió en su momento, pero aun así, prefirió esto a permanecer encerrada y sin recursos por no tener las vías que le permitieran salir al exterior con sus productos. Interpretarlo de otro modo sería un anacronismo.

REFLEXIONES FINALES

En su época, y no después de tantos contradictorios reclamos ulteriores durante los siglos XX y XXI, el conocido y respetado diplomático y escritor boliviano, Joaquín De Lemoine expresaba en 1905:

“En condiciones tales, la victoria del invasor, estaba asegurada antes de la invasión, y desde el momento mismo en que sus barcos de guerra asomaron a nuestras playas, el Litoral estaba perdido para siempre...Fue aquello como una deuda contraída por todas las generaciones, y que nosotros pagamos con nuestra sangre y con un jirón de la heredad nacional...Y á no haberla pagado en Antofagasta y en el Acre, nuestra Independencia nacional corría gravísimo peligro.

Hemos doblado la cabeza de dolor ante los hechos consumados, pero hemos reconquistado el derecho a la vida...Nuestros hombres dirigentes han atenuado el infortunio con indemnizaciones que tienen el alcance de una victoria del porvenir... Hemos perdido nuestra región costanera, pero iremos al mar en ese monstruo de hierro, con entrañas de fuego, que dá mugidos y vomita bocanadas de humo en el vértigo de su velocidad. Iremos, si, al Atlántico y al Pacífico. Por medio de él nos ligaremos pronto al Brasil, á Chile, á la Argentina y al Paraguay...Nuestras ciudades se vincularán dando intensidad a su comercio interdepartamental. Nos acercaremos a Europa. Los emporios de nuestras riquezas nativas, hoy estagnadas, irradiarán en los mercados del mundo. Todo ello es una realidad. No es el viaje de Julio Verne

á la Luna. Es el resultado de la paz, y del institucionalismo en que vivimos, á Dios gracias²⁶.

Si en el argumento a favor del tratado De Lemoine llega a invocar a la Providencia, en las calles el rechazo del mismo se hizo sentir con indolencia por la clase política. El geógrafo, literato y médico chuquisaqueño, Jaime Mendoza (Sucre, 1874-1939) escribe en 1926, tres años antes de la firma del tratado de Chile con Perú, un argumento –lamentable a nuestro entender- sobre Ismael Montes:

“Así pasó el gobierno de Montes, tratando, siquiera de aplacar ya que el aplastar no podía, estos legítimos impulsos de la nación, pero firme en llenar la palabra empeñada en el tratado.

Y de igual suerte el gobierno de Villazón sostuvo también el pacto.

Sólo que, con los pocos años transcurridos, ya se había podido palpar prácticamente, la funesta situación que había traído a Bolivia la falta de contactos libres y directos con el mar.

El pacto de tregua, con todo lo monstruoso que era, dejaba por lo menos la puerta abierta a la esperanza. El tratado de 1904, la había cerrado a perpetuidad.

¿Y cómo proceder entonces para volver al mar?

¿Pedir la revisión del tratado a Chile?

No, ciertamente. Era aun muy temprano. Y sobre todo, Bolivia no era lo suficientemente respetable para eso.

Porque hay que decirlo: para pedir una revisión del tratado hay que empezar, por tocar la empuñadura de la espada. Pedir revisiones, invocando principios más o menos aéreos, así se llamen jurídicos, políticos, diplomáticos, etc., es en estos casos poco menos que infantil”²⁷.

En este estudio destacamos los fundamentos bolivianos emitidos por las propias autoridades de la época. Esto es, los argumentos que reconocen la negociación y que evidenciaron la necesidad de dar un vuelco a una relación basada en la pérdida del litoral, por otra emanada del pragmatismo y ratificación de las circunstancias: los 42 votos a favor y 30 en contra plasmados en el Congreso de Bolivia el 1 de febrero de 1905, son la base del derecho que hoy impera entre los dos países.

“Dar preferencia a lo indispensable sobre lo simplemente necesario”, como señaló el presidente Montes en 1904, puso a Bolivia en una decisión difícil. Pero

²⁶ DE LEMOINE, Joaquín. Solución del Problema. El tratado con Chile por el Doctor Joaquín de Lemoine. Bruselas, abril de 1905, p.19.

²⁷ MENDOZA, Jaime. El mar del sur. Sucre. 1926. p.298.

no era la primera vez que lo hacía. Ni las palabras de König, ni las conversaciones de 1895, ni las condiciones políticas de Bolivia tras la guerra federal, fueron tan determinantes como para que Bolivia optara, tal como lo hizo en 1903, a preferir los dineros y los ferrocarriles²⁸ como elementos cruciales para la solvencia misma de la hacienda boliviana.

Los documentos que se observan en el Anexo documental dan cuenta en voz de los propios actores bolivianos, y no del maniqueísmo posterior, de los motivos y reglas políticas que determinan la entrega del litoral. En efecto, desde la transcripción textual de los discursos de los presidentes del Congreso, obtenidos de la prensa de los funcionarios diplomáticos que estaban en La Paz y que informaban a la Cancillería brasileña²⁹, se guarda registro de lo que los historiadores intentarán explicar años más tarde.

En estos documentos se explican a la Asamblea presente los motivos, razones y argumentaciones que sostienen los cuatro elementos básicos de nuestro artículo:

1. La pobreza fiscal del erario boliviano³⁰
2. La realidad del enclaustramiento desde la perspectiva geopolítica
3. La necesidad de sacar la producción de estaño a través de los ferrocarriles³¹ y,
4. La necesidad de entregar un territorio, que a luces vista de la pobreza nacional, entregara territorio a cambio de dinero y ferrocarriles.

Estos cuatro factores son, -más allá de las componendas diplomáticas y las interpretaciones posteriores sobre los hechos reiterados-, las explicaciones que dieron las propias autoridades bolivianas sobre su gestión en la materia.

²⁸ Coincidimos con José Miguel Pozo, en el profundo valor en materia de integración y conectividad que representaba a principios del siglo XX, la instalación de ferrocarriles en esta zona de Sud América. En: "El Ferrocarril Arica-La Paz: Instrumento de integración de Bolivia al Mundo".

Véase en: <http://www.iei.uchile.cl/noticias/85034/ferrocarril-arica-la-paz-instrumento-de-integracion-de-bolivia>.

²⁹ Agradecemos a Archivo Histórico de Itamaraty, y a su personal, la amabilidad de facilitar a consulta los archivos documentales citados en el Anexo de este artículo.

³⁰ Legación de Brasil en Bolivia. El Comercio de Bolivia. Finanzas. El Ejecutivo quiere usar 200.000 libras esterlinas para pagar empréstitos a bancos, pero es necesario respetar el orden constitucional y que el Congreso legisle sobre la materia. 2/03/1904.

³¹ El Comercio de Bolivia, señala el 15 de noviembre de 1905 que los ferrocarriles serán financiados con base en la indemnización pagada por Brasil y con las garantías pactadas en el Tratado con Chile. Como ello no es suficiente para las obras proyectadas, el Ejecutivo pide autorización para buscar los capitales faltantes. Legación de Brasil en La Paz. Anexo oficio Sección 3ª N° 15 19/11/05.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARREDONDO, Ramiro. (2013). Bolivia-Chile: La cuestión de la mediterraneidad. Algunas consideraciones desde el Derecho Internacional. *Revista Fuerzas Armadas y Sociedad*, 1-2(18), p.58.
- BARRAGÁN Romano, Rossana; LEMA Garrett, Ana María; MENDIETA Parada, Pilar y PERES-CAJIAS, José. “El siglo XX mira al siglo XIX. La experiencia boliviana”. *Anuario del Instituto de Historia Argentina*, N° 15, 2015.
- CALDERÓN, René Ballivián. “EL COMERCIO DE EXPORTACION DE BOLIVIA”. *El Trimestre Económico* 9, N° 36(4) (1943): 536-59. Disponible en <http://www.jstor.org/stable/20854529>.
- CORREA Vera, Loreto. (2013). “Del Poder a los Tratados: Desarrollo y Ferrocarriles en Bolivia, 1870-1904”. *Historia (Santiago)*, 46 (2), 315-341. <https://dx.doi.org/10.4067/S0717-71942013000200001>
- DE LEMOINE, Joaquín. *Solución del Problema. El tratado con Chile por el doctor Joaquín De Lemoine*. Bruselas, 1905.
- FLORES Díaz, Sebastián. Reseña del libro “La Punta del iceberg. La aspiración marítima boliviana y sus implicancias en la seguridad y defensa de Chile”. *Revista Tribuna Internacional*, Volumen 4 • N° 8 • 2015 • pp.293-295 ISSN 0719-482X (versión en línea). GUERRA Vilaboy, Sergio. “La dramática historia de la Guerra del Pacífico (1879-1883) y sus consecuencias para Bolivia”. En: www.izquierdas.cl, N° 15, abril 2013, ISSN 0718-5049, p.202.
- HORMAZÁBAL Díaz, Fernando. *Mare Nostrum*. Editorial Legatum, Santiago, 2016.
- IRUROZQUI, Marta. “¿Ciudadanos armados o traidores a la patria? Participación indígena en las revoluciones bolivianas de 1870 y 1899”. En: *Iconos*, 2006. <http://www.flacso.org.ec/docs/i26irurozqui.pdf>.
- IRUROZQUI, Marta. “Democracia” en el siglo XIX. Ideales y experimentaciones políticas: el caso boliviano (1880-1899)”. *Revista de Indias*, N° 219. Monográfico del Dpto. de Hª de América. Madrid, CSIC, 2000, pp.395-419.
- Los patriarcas de la plata. Estructura socioeconómica de la minería boliviana en el siglo XIX. Lima, IEP, 1981.
- MENDOZA, Jaime. *El mar del sur*. Sucre. 1926.
- Revista Historia*. La aspiración marítima de Bolivia: (Anotaciones inéditas sobre los títulos históricos y el origen de la Guerra del Pacífico). *Estud. Int.* (Santiago, en línea), Santiago, v. 45, n. 176, pp.99-134, dic. 2013.

- Disponible en: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0719-37692013000300005&lng=es&nrm=iso>. accedido en 21 marzo 2017. <http://dx.doi.org/10.5354/0719-3769.2013.29994>.
- LEÓN, Pablo, FAUNDES, Cristián y GALLARDO, Marjorie (editores). La Punta del iceberg. La aspiración marítima boliviana y sus implicancias en la seguridad y defensa de Chile. 2015, Centro de Estudios Estratégicos de la Academia de Guerra (Ejército de Chile), Santiago, 224 pp.
- Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia. El Libro del Mar. La Paz, 2014. Disponible en: <http://www.cancilleria.gob.bo/webmre/sites/default/files/files/El%20libro%20del%20mar%20-%20bilingue.pdf>
- MESA, Carlos. Presidentes de Bolivia. Entre urnas y fusiles. La Paz: Editorial Gisbert. 1990.
- MITRE, Antonio: Políticas de Transporte Ferroviario en Bolivia: 1860-1940. La Paz. Bolset, 2006.
- MONTENEGRO, Carlos. Nacionalismo y coloniaje. Ediciones Los Amigos del Libro. La Paz, 1982.
- MONTES, Ismael. Discurso con motivo de la clausura del Congreso de 1904, publicado en El Comercio, La Paz, 3 de febrero de 1905.
- MURILLO De La Rocha, Javier. La cuestión marítima boliviana, antes y después de La Haya: mitos y realidades. Rev Cien Cult, La Paz, v. 18, N° 33, pp.137-151, Dic. 2014. Disponible en: <http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2077-33232014000200006&lng=es&nrm=iso>. accedido en 21 marzo 2017.
- PÉREZ, Juan García. “Conflictos territoriales y luchas fronterizas en América Latina”. En: Norba. Revista de Historia. Vol.18., 2005, pp.215-241.
- POZO, José Miguel. “El Ferrocarril Arica-La Paz: Instrumento de integración de Bolivia al Mundo”. Disponible en: <http://www.iei.uchile.cl/noticias/85034/ferrocarril-arica-la-paz-instrumento-de-integracion-de-bolivia>
- VILLAZÓN, Eliodoro. Discurso de clausura del Congreso, publicado en El Comercio, La Paz, 3 de febrero de 1905.

ANEXO DOCUMENTAL³²
EL DIARIO
La Paz, Miércoles, 1 de febrero de 1905
NOTAS PARLAMENTARIAS

El momento de votar la cuestión con Chile fue de lo más solemne. La emoción se pintaba en todas las fisonomías.

El congreso estaba con el número total de sus miembros. Asistieron 69 entre senadores y diputados con tres votos escritos hacían el total de 72 representantes. El voto fue nominal.

Por la aprobación del tratado votaron los H.H. Camacho José Félix, Carrasco José, Collazos Enrique, Pinilla Macario, López Flavio, Ascarrunz Moisés, Barrios Claudio Q., Berthin Rafael, Burgoa, Nicolás, Castillo Adelio del, Diez de Medina Alberto, Flores Facundo, Flores Quintela Carlos, Gamarra Aurelio, Galindo Jorge, Gaytia Benedicto, Herrera Rómulo, Gemio Luis F., Justiniano Maximiliano, Marcó Antonio, Molina Campero Artiuro, Morales Constantino, Morales Isaías, Navia Angel, O Chávez César M., Pando Jorge, Paredes Rigoberto, Pinilla Sabino, Prieto Alfredo E., Quinteros José S., Rojas Casto, Rubin de Celis Quintín, Salinas Vega Luis, Salguero Exequiel, Sanjinés Abigail, Serrudo Vargas Luís, Suárez José María H., Vásquez Angel, Vergara Manuel E., Villalobos Rosendo, Zamora Julio. Total: 42.

Por el rechazo votaron los HH. Arrieta Primo, Cainzo Guillermo, Camacho José María, Cortés Pedro I, Delgadillo Eduardo A. D'Arlach Tomás O' Connor, Roca Pablo E., Sainz Pastor, Salamanca Daniel, Ramírez Miguel, Abastoflor Feliciano, Arauco Natalio, Aparicio Atiliano, Argandoña Luis, Caballero Benigno, Campero Fernando. Campero, Casimiro, Chacón Juan W, Jiménez Venancio, Losa Rodolfo M., Miranda C. Juan, Orias José, Orias Zenón, Paz Ramón, Pérez José R. Quintana Roberto de la, Ramírez Domingo, Ramírez José Manuel, Romero Carlos, Sainz Juan Manuel. Total: 30.

Al levantar la sesión se dijo que éstos detalles no eran reservados. El tratado mientras se promulgue no será publicado.

Los opositores fueron á felicitar por su voto al señor Venancio Jiménez, que no estaba en su alojamiento. Le dejaron sus tarjetas. La mayoría se retiró con toda circunspección.

³² Se ha respetado la ortografía de época en todos los textos de este artículo.

EL COMERCIO
La Paz, 3 de febrero de 1905.
CLAUSURA DEL CONGRESO

Ayér a las 4 p.m., con el ceremonial de estilo fué clausurado en Congreso.

A la hora indicada el ejército formó calles y S.E. el presidente de la República de uniforme militar y con las insignias de su cargo, salió del Palacio de Gobierno para trasladarse al Legislativo, acompañado de los Ministros de Estado, el Cuerpo Diplomático, las Corporaciones de los ramos Judicial, y Administrativo presididas estas por el Prefecto del Departamento, y los Jefes y Oficiales francos así como los Edecanes, y ayudantes del señor Presidente.

Momentos antes el Presidente del congreso nombró una Comisión de los Senadores Pinilla y d' Arlach y de los Diputados Goytia, Salinas Vega, Galindo y Caballero para recibir al Ejecutivo en el bestíbulo.

Al llegar el Presidente, la Comisión lo introdujo hasta el salon donde los Secretarios del Congreso lo recibieron y condujeron á la estera que ocupaba el Presidente del Congreso.

Enseguida S.E. el señor Villazón dio lectura al siguiente:

DISCURSO DEL PRESIDENTE DEL CONGRESO
Señor Presidente Constitucional de la República
Honorables Representantes

Llenadas en su máximun las sesiones ordinarias prescritas por la Constitución y despachados los asuntos reservados para las sesiones extraordinarias, el Congreso Nacional ha resuelto dar término á sus labores, dejando al Poder Ejecutivo la tarea de poner en práctica las leyes sancionadas, así como la de proveer á la ejecución de los Tratados celebrados con la República de Chile.

La labor ha sido larga é inspirada constantemente en sentimientos de justicia y patriotismo.

Muchas han sido las leyes sancionadas y dejando en silencio las de orden secundario; haré mención de las más importantes, de aquellas que están llamadas á tener mayor trascendencia en nuestra vida política y económica.

La ley que autoriza la apertura de los caminos carreteros ó de herradura, que pongan en comunicación los centros poblados de Bolivia: La Paz, Cochabamba, Sucre y Tarija, con los territorios de Oriente y la ciudad de Sansa Cruz con el Puerto Suarez sobre el río Paraguay. Para la ejecución de estas obras, se han consignado las partidas respectivas en el Presupuesto, sin perjuicio de que el Ejecutivo está facultado para apelar al crédito y concluir contratos con empresas particulares para acelerar los trabajos. 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, éstos 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 construcción del ferrocarril que debe ligarnos con la República Argentina, poniéndonos en comunicación directa con el Atlántico.

Los códigos militares, penal de procedimientos y de organización judicial, preparados por una Comisión competente, han sido sancionados y promulgados. Esta reforma era muy sentida y realizada con ella con sujeción a las doctrinas modernas, es de esperar que influirá de una manera decisiva á levantar á la clase militar á la altura de su noble y honrosa misión.

En el ramo de Instrucción Pública, se ha dictado la ley que fija las condiciones de capacidad y moralidad bajo las cuales es lícito ejercer el profesorado. Esta ley ha sido reclamada de los principales centros de la República y pondrá término á los conflictos que hasta ahora se han suscitado entre la enseñanza libre y la oficial.

Se han votado fondos bastantes para la fundación de dos escuelas de minas, cuatro institutos agronómicos, una escuela normal y otras de instrucción primaria en diferentes partes de la República.

En el ordenamiento financiero, se ha dispuesto que se restituyan al Tesoro Nacional las rentas provenientes de timbres, papel sellado, patentes mineras y derechos sobre la exportación de la goma, rentas que siempre fueron nacionales y lo son por su naturaleza y que en esta condición deben figurar en la hacienda nacional.

En vista de la escasa acuñación de la moneda de plata en Potosí, por falta de pastas y el estado favorable de la balanza del comercio, se ha dado á la libra esterlina valor cancelatorio en todas las transacciones, con la mira de atraer por este medio el oro y de fijar la tasa recambio. La experiencia pondrá de manifiesto si el Congreso ha tenido razón y sus previsiones han sido exactas.

Se ha modificado la prestación vital ordenándose su percepción en dinero, salvas excepciones muy justificadas y haciéndose extensiva la obligación hasta los 60 años de edad. Hay la esperanza de que por este medio se obtendrá un ingreso considerable, que aplicado con método á los caminos más útiles, producirá resultados provechosos para el país.

El Congreso ha autorizado la emisión de los bonos del crédito público por la cantidad de dos millones de bolivianos, destinada para cancelar las obligaciones que el fisco reconoce á los Bancos, sustituyéndolas con otras á mayor plazo y de amortización gradual. Es satisfactorio hacer constar que estos bonos han entrado á la circulación pública, desde el primer momento, bajo las condiciones y garantías que la ley establece.

Aparte de estas leyes, se han dictado otras en esta forma:

Ley que obliga á las Compañías de Seguros á establecer representación legal en Bolivia y garantizar responsabilidades.

La que ha creado un sexto Ministro para el despacho de los asuntos del departamento de Colonias, agregándose los ramos de agricultura y administración de las tierras baldías.

La que dispone la conclusión de las operaciones del Catastro en Oruro y la revisión de las mismas operaciones en otros departamentos.

Se han sancionado varias leyes en finanzas: recargando con el 5% los derechos de importación; duplicando el valor del papel sellado y timbres; gravando con timbres las bebidas alcohólicas, y acordando sueldo á los secretarios y actuarios juzgados.

Finalmente, se ha sancionado la Ley del Presupuesto con un ingreso de Bs 7. 921,733 y egreso de Bs 9.527.577, resultando un déficit de Bs 1. 605, 844, que el Ejecutivo cubrirá con los ingresos extraordinarios de este año.

El otro presupuesto especial se hacen constar los fondos extraordinarios de que dispone la República para la construcción de ferrocarriles.

Han quedado en estado de revisión dos proyectos de ley, que tenían por objeto introducir reformas exigidas por el clamor público en nuestra legislación civil, especialmente en el Código de Minas. La legislatura se proponía hacer efectiva la justicia, asegurar su pronta administración, y contar en sus fuentes los innumerables pleitos que comprometen el crédito industrial de Bolivia, ahuyentando al capital extranjero.

No ha sido menos importante la laboro del Senado en los relativo al ejercicio de sus peculiares atribuciones. Numerosas ordenanzas que creaban rentas y arbitrios municipales y que venían rezagándose de las Legislaturas anteriores, han sido aprobadas y puestas en ejecución. Alcanzan á 34 el número de estas ordenanzas, habiendo sido rechazadas algunas por ser contrarias á la Constitución ó por comprometer las rentas de carácter nacional o departamental.

Es manifiesta la tendencia de las Municipalidades á multiplicar los impuestos comprendiendo todos los artículos de comercio y hasta las manifestaciones de la vida en general. Se porfiaron (sic) admirable tenacidad en absorber (sic) las rentas de la Nación, abarcando las materias sobre las cuales están fundadas las rentas propiamente nacionales o departamentales. El Senado prudentemente ha procurado que los arbitrios municipales se hagan efectivos únicamente en las capitales de sección, sobre artículos de consumo ó en cambio de servicios municipales.

El acto más importante del Congreso, el que compromete su responsabilidad ante el país y la historia es, la aprobación del Tratado de paz, comercio, cesión territorial y fijación de fronteras celebrado con la República de Chile, y pone fin al estado de tregua en que nos encontramos desde la guerra del Pacífico. Negociación laboriosa, larga y accidentada, que ha acabado con dicho arreglo, que comprende todas nuestras cuestiones. Bolivia ha aceptado el imperio de los hechos, con el firme propósito de dedicarse al trabajo, cumplir lealmente los compromisos y de cultivar cordiales relaciones con aquella República.

Habiendo recobrado por consecuencia de este Pacto su autonomía comercial y aduanera, desea vivamente estrechar sus relaciones con todas las Na-

ciones amigas, é invita á explotar las riquezas de su suelo á los industriales y capitalistas de todos los países.

El Congreso tampoco ha perdido de vista el Tratado de Arbitraje *iuris* concluido con la República del Perú para la determinación de las fronteras que nos dividen. Fiel al principio de arbitraje, sostenido por el pueblo boliviano en todas las conferencias internacionales y consagrados en diversos pactos con el Perú, desea vivamente que el proceso y la controversia se desarrollen dentro de un espíritu amistoso.

Conjurados los peligros en nuestras fronteras, aunque al través de sacrificios dolorosos, el pueblo boliviano así como los partidos políticos que lo componen, tiene que extender la vista al porvenir y buscar en el tiempo la solución de los problemas que interesan á la vida nacional. Tengamos presente, que en este siglo, las relaciones internacionales y las cuestiones económicas en todo orden, son las que se han de comprometer con preferencia la atención de los pueblos, subordinando á sus vastos fines, la política interna. Ante esta expectativa, tenemos que aceptar propósitos fijos para avanzar con paso seguro en el camino del progreso, en la íntima persuasión de que, dado el desarrollo de la humanidad y la celeridad con que se levantan las poblaciones, en este siglo se producirán en la América del Sud transformaciones y evoluciones extraordinarias.

Sostengamos á todo trance la paz, porque ella es la fuente más fecunda (sic) de todo género de beneficios. Solamente en su seno caben la política correcta, el estudio y la solución de las graves cuestiones de Estado, el uso del crédito y el incremento de la riqueza pública.

Pongamos en práctica una política de tolerancia y la más amplia libertad electoral, para que en este campo se definan nuestras aspiraciones patrióticas y aún nuestras ambiciones. I así como debemos condenar las luchas fratricidas, aceptemos las coaliciones pacíficas de los partidos, como otras tantas evoluciones necesarias para el afianzamiento de la paz y mejora de la administración pública.

Coloquemos al ejército fuera de las luchas de partido, manteniéndolo neutral y por encima de las pasiones. Ennoblecen la carrera de las armas, garantizar la posesión de los títulos y procurar la ilustración de cuantos se consagren a la milicia, es asegurar el orden público y la defensa nacional.

Guiemos con sinceridad á la opinión pública para que ella sea serena y flexiva y buque el remedio a los males sociales en sus verdaderos orígenes y no en recriminaciones estériles.

Al lado de estos propósitos nacionales, corresponde al Poder Ejecutivo colocar pacientemente las bases sólidas para la prosperidad de Bolivia, fomentando la vialidad (sic) en todas formas, propagando la instrucción pública en todas las clases sociales, creando institutos técnicos adecuados a nuestras industrias,

mandando estudiar la fotografía del país y sus riquezas naturales, especialmente de las provincias fronterizas y velando en fin por la salubridad pública.

Estos son Excelentísimo Señor Presidente, los sentimientos y las esperanzas con que el Congreso pone término a sus labores y estos también los anhelos de los Representantes del pueblo. Al despedirnos, hacemos votos, para que la Providencia se muestre propicia á esta Patria, digna de mejores destinos, y proteja é ilumine al Jefe de la Nación en la ardua labor que le corresponde llevar.

DISCURSO DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA
H.H. Senadores y Diputados:

La importancia de los actos legislativos debe apreciarse, no solo en cuanto á su oportunidad, sino bajo el doble aspecto de su acción con relación al presente y de sus proyecciones respecto del porvenir; y es desde ese triple punto de vista que toca contemplar la labor parlamentaria de la legislatura actual, elocuentemente condensada en el brillante discurso del señor Presidente del H. Congreso Nacional.

Era oportuno proveer, como lo han hecho la HH Cámara, las necesidades de la edad (sic), llenar los vacíos de la legislación militar, fijar de un modo determinante, sin restricciones que alejen la verdadera competencia, las condiciones para el ejercicio del profesorado y dar medios suficientes para el adelanto de la instrucción general. Todo esto, á la par que satisface inaplazables exigencias del día, prepara los elementos que concurrirán mañana á desenvolver el progreso de la Nación.

En la organización de las finanzas, la reforma de la inopinada descentralización de ciertas rentas – que llegó a establecer un antagonismo inconcebible entre el erario y los departamentos- es un acto de trascendental significación política, que, á la vez de dar a los impuestos su carácter y aplicación propias, manifiesta el debilitamiento de las pasiones regionalistas al influjo del sentimientos y aspiraciones sinceramente nacionales que hoy determinan los actos de gobierno.

El crédito público se inicia en plausibles condiciones, siendo justo reconocer que, cual lo hace constar el señor Presidente del H. Congreso, la circulación de títulos ó Bonos del Estado recientemente emitidos fue desde el primer momento amplia y ventajosamente aceptada. Tal circunstancia promete la realización de futuras combinaciones financieras que sin recurrir al crédito exterior, proporcionarán dentro del país capitales suficientes – que los hay- para diversas aplicaciones de segura y provechosa utilidad, en lugar del mezquino interés que la inercia y la desconfianza obtienen actualmente sobre la relativamente grandes sumas depositados en los Bancos de emisión. Eso, además, contribuirá también, al acrecentamiento de la riqueza mobiliaria.

Como en los actos públicos de la naturaleza del presente, debe dejarse establecida la verdad y los antecedentes de las cosas, para que el país se acostumbre á juzgar, no con impresiones, sino con razones, los asuntos de administración, estimo oportuno hacer notar, que causas complejas y sin duda, el deseo patriótico de satisfacer de inmediato, las múltiples necesidades del país, han influido para que al votar la Ley de Presupuesto de la presente gestión se eleven en demasía las partidas de egreso dejando un desnivel muy grande con las de ingreso. Este motivo ocasionará muchas dificultades en el manejo del

presupuesto é impondrá fatalmente la selección de servicios, para dar preferencia á lo indispensable sobre lo simplemente necesario. Pero el Ejecutivo quiere manifestar ante la Representación Nacional- siendo ese y no otro el objeto de las anteriores reflexiones – que, aún en medio de esas deplorables pero inevitables circunstancias, el Gobierno tratará siempre de llenar los votos del H. Congreso, tomando como base de criterio para determinar la preferencia de pagos, las ideas que dentro de este augusto recinto hayan tenido preferente aceptación. Así no habría lo que ha dado en llamarse en casos análogos, a mi juicio sin razón dictadura financiera y se cumpliría, asociando con lealtad y armónicamente la acción de ambos Poderes lo que el Legislativo haya acordado.

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 (sic) al mandarlos practicar, tiene en cuenta: 1º el leal cumplimiento de las estipulaciones contenidas en el tratado de Petrópolis, á fon 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 sólo 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 lejitima de hacer un 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.

Como muy bien dice la autorizada y respetable palabra del señor Presidente del H. Congreso, el acto más importante de la actual legislatura, por lo mismo que determina el comienzo de una nueva época en las relaciones internacionales de Bolivia y acaba con las vacilaciones é incertidumbres de un cuarto de siglo, es la aprobación del Tratado de paz y amistad celebrado con la República de 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.

H.H. Senadores y diputados:

Por encima de las divisiones de partido, de las pasiones regionales, de las diferencias de apreciación sobre la gerencia de los asuntos públicos, hay un sentimiento común á todos: el amor á la Patria, que mantendrá siempre unidos a gobernantes y gobernados, para trabajar constantemente por el engrandecimiento de Bolivia.

Terminadas las importantes labores del H. Congreso, hago votos porque al regresas de sus hogares, los señores Senadores y Diputados lleven la dulce satisfacción del deber cumplido, teniendo presente que si la patria exige sacrificios, estos constituyen la mejor y la más elocuente prueba de las virtudes cívicas.

Concluido el discurso del S.E. el Presidente de la República se retiró con el mismo ceremonial y orden con que llegó al Palacio Legislativo.

EL DIARIO
La Paz, Febrero 6 de 1905
El Acre

Lo que adquiere el Brasil, con el Acre es verdaderamente fabuloso.
He aquí lo que al respecto dice la prensa de Buenos Aires.

El negocio del acre boliviano

El tratado de Petrópolis que incorporó al Brasil la parte del territorio del Acre de que Bolivia se creía dueña, ha sido, aparte de consideraciones de otro orden, uno de los mejores negocios que el Brasil ha podido realizar.

Así lo reconoce Journal do Comercio, el decano de la prensa brasileña, en un artículo estadístico que ha publicado últimamente.

En ese artículo dice:

Menester es que nuestra parte confesemos que con lealtad sustentamos el arreglo hecho con Bolivia, á pesar de la enorme suma de dinero, que ello nos importaba, y á este respecto no dábamos nuestro asentimiento á los cálculos del señor ministro de relaciones exteriores, cálculos que nos parecían demasiado optimistas. Con todo, juzgábamos que el territorio nuevamente adquirido y, máximo, la solución del litigio con nuestro vecino, es más económica al país por libras 2.000,000 y sus obligaciones complementarias, que cuanto nos hubiera importado la ocupación militar, etc., “El resultado financiero, pues, que ya nos deja el Acre, excede a todo cuanto podía haber esperado el mismísimo barón de Rio Branco.

Finalmente, el Acre sólo fué organizado por el decreto de 30 de abril último, de modo que, considerada la distancia, puede decirse que apenas seis meses que funciona allí con toda regularidad un tesoro.

Entretanto, de 10 de enero á 10 de marzo dos y medio meses las aduanas de Manaos y el Pará cobraron, por cuenta del Acre, en el régimen del modus vivendi del tratado de Petrópolis, nada menos de 1438 contos de reis de derechos [en bolivianos \$21.000,900] y algo verificarse por los datos más recientes del tesoro, que a su renta proveniente del Acre excede de 6,000 contos de reis, [en bolivianos \$3.000,000], ya que en este primer año. De modo que independientemente de los resultados morales y políticos del acuerdo definitivo con Bolivia, es incuestionable que nuestro ministro obtuvo para Brasil una brillante operación financiera.

Calculando la indemnización á Bolivia en 60,000 contos de reis, vese que del territorio adquirido por la Unión, inclusive lo que disputaba últimamente, resulta una renta por lo pronto equivalente al 10 por ciento y deduciendo de ahí los gastos, aún queda una suma considerable, para la amortización gradual del

capital. Nunca supusimos tan asombroso resultado y confiando al presente que él mejore aún más, podemos decir que rara vez el gobierno ha llevado a cabo una operación tan segura como esta.

(De “La Prensa” de Buenos Aires.)

EL DIARIO
La Paz, Lunes 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 conferenciar con el 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.

Es probable que el trabajo se hará de ambos extremos (sic) á la vez, es decir de Arica y de Viacha.

Se hará cargo de la obra de una empresa particular con obligaciones bien definidas respecto de ambos gobiernos, cuyas leyes y soberanía, serán ampliamente acatadas en la sección que les corresponde.

La via pasará muy cerca de Sicasica, quedando Oruro a igual ó menor distancia que La Paz de Arica.

Dedúcese de lo dicho que los departamentos de Cochabamba y Oruro, son los más beneficiados con este ferrocarril, incluyendo por cierto en ese beneficio al de La Paz.

Como en el comercio del Beni y Santa Cruz se provee de Cochabamba en todas las importaciones que no son pocas, resultan también estos de departamentos beneficiados por esa línea que por ser corta traerá ventajas inapreciables.

Si el ferrocarril de Potosí viniese a Pazña, como indicaba el señor Julio Pinkas, que hizo estudios muy buenos del país, resultaría que también el sud estaría en situación de preferir la vía de Arica.

Hacemos votos porque esa línea sea construída á la brevedad posible y así quedarán satisfechas las aspiraciones del país.

EL COMERCIO DE BOLIVIA
La Paz, diciembre 23 de 1905
EL DIA

Resolución del gran problema

Ayer el Congreso ha aprobado en sus tres estaciones a la siguiente ley, que ha pasado al Senado para su revisión.

EL CONGRESO NACIONAL

DECRETA:

Artículo 1º El poder ejecutivo hará estudiar y mandará construir mediante los contratos necesarios, previa convocatoria a propuestas, los siguientes ferrocarriles.

De Oruro á la márgen izquierda del río Desaguadero, frente á Ulloma (sic) donde se empalmará á la línea Arica- La Paz.

De Oruro a Cochabamba, debiendo construirse esta línea á donde llegue primero la línea.

Art. 2º - A la construcción de las líneas expresadas en el artículo anterior, se destina el monto total de las indemnizaciones pecuniarias procedentes de los previos (sic) Pactos celebrados con las Repúblicas del Brasil y de Chile, y las garantías acordadas por esta nación en el Tratado de 10 de octubre de 1904.

Art. 3º-Contratará y ejecutará igualmente la construcción del ferrocarril de La Paz a Puerto Pando, empleando como garantía o en otro forma, la cantidad proveniente del aumento sobre el impuesto departamental de la coca de La Paz y quinientos mil bolivianos (500,000) anuales de la renta nacional de alcoholes, fondos que se asignan á dicho ferrocarril hasta su conclusión.

Art. 4º- Para la ejecución de los ferrocarriles enumerados en el artículo primero, el Ejecutivo queda facultado para realizar las operaciones financieras indispensables siempre que los fondos atribuidos no sean suficientes, sin comprometer a los responsables de tales operaciones más que los mismos ferrocarriles y las garantías acordadas en el referido Tratado de Paz con Chile, con cargo de aprobación legislativa.

Art. 5º- Construídos que sean los ferrocarriles determinado en el artículo primero, se procederá á la ejecución de las siguientes líneas:

De Cochabamba á Santa Cruz por el Chimoré: de Oruro a Potosí y de Macha ó de Potosí á Sucre, debiendo seguir de este punto a Saucés.

Art. 6º- Cuando llegue la oportunidad de emprender la construcción de los ferrocarriles del segundo grupo, se comenzará a construir en primer término la línea de Potosí a Sucre.

Art. 7º- El Ejecutivo mandará practicar inmediatamente los estudios para ejecución consiguiente, de una línea férrea que partiendo de las Juntas de San Antonio o la Quinta termine en la ciudad de Tarija, de conformidad con la ley de 2º de octubre de 1903.

Art. 8º- Independientemente de la construcción de estas líneas y del ferrocarril de Arica á La Paz, que debe hacerse conforme al Tratado de 20 de octubre de 1904, el Ejecutivo hará las gestiones necesarias para la construcción de un ferrocarril directo de Arica á Oruro pasando por la Provincia de Carangas.

EL DIARIO
La Paz, Enero 1° de 1906
Expectativas

Si quisiésemos hacer un inventario de la sección administrativa y política en el año que expira, tendríamos que abarcar puntos que salen de la esfera de un simple artículo de prensa.

Limitándonos á un rápido bosquejo es justo tomar las notas salientes que merecen consideración.

A principios de 1905 comenzó en el congreso la discusión sobre el tratado firmado con Chile.

El debate tuvo la más extraordinaria amplitud después de largas treinta sesiones la aprobación se produjo con una respetable mayoría.

Esa solución es la consecuencia de los desastres sufridos en la guerra del Pacífico y al traves 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 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, sólo 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.

La administración pública dirigida por un carácter enérgico, austero é inteligente como el del señor presidente de la República, ha sido correcta y los entorpecimientos en la marcha del partido, han sido más bien fruto de disensiones de grupo y de política local que necesitaría una atención más inmediata.

Por lo demás, la honradez y la probidad han caracterizado visiblemente los actos de la administración.

La justicia que es la base de la tranquilidad social, ha sido lealmente desempeñada. La abolición de los derechos procesales con algunos entorpecimientos propios de una evolución radical es paso avanzado cuyos benéficos resultados empiezan ya a sentirse.

El parlamento ha entrado en un esmino (sic) de soluciones prácticas y deprimiendo la oratoria cadenciosa toma el espíritu del siglo y establecer el sistema práctico de aprovechar el tiempo con actos que beneficien el país, sin ilusiones y espejismos irrealizables.

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.

Al comenzar el año 1906 esperamos mucho del buen sentido y del patriotismo con que se debe proceder el país en la época más importante y trascendental de su vida republicana.

La prensa que en todas partes es el motor principal del progreso debe fundar su prestigio en su imparcialidad y cultura. Ha pasado la época de la violencia y el estallido de las pasiones ya no tiene eco. Para dirigir la opinión se necesita de mucha honradez y la autoridad no se forma sino con la verdad y la sincera reflexión.

Terminamos haciendo votos porque en este año se pongan las bases del plan ferroviario que constituye la esperanza más positiva de la república: que de una vez comience esa obra de verdadera regeneración. Tenemos fé en la firmeza y en la buena voluntad del gobierno que nos rige y aseguramos el más espléndido resultado en esta labor.

De Antofagasta ni el de Moliendo tienen condiciones naturales para hacer frente a un tráfico creciente. El coste los embarques en Antofagasta es muy superior al de cualquier otro puerto conocido, y, en cuanto á la vía de Moliendo, basta mencionar los transbordos que necesita la carga para llegar a su destino boliviano para considerarlo inadecuado para el tráfico del norte. Bolivia debe tender, por lo tanto, a facilitar sus comunicaciones por todas las vías posibles, por Moliendo, por Arica, por Antofagasta al Pacífico, por Tupira al Río de la Plata, por el Amazonas al Atlántico. Su misma configuración geográfica le impone esta orientación múltiple de su comercio, que será la garantía más sólida contra absorciones y contra monopolios.

U. mismo, “en una carta que me dirigí de Londres a Santiago el 13 de marzo de 1903, me decía:

“Agregué en otra ocasión (me refería a sus conferencias con el Presidente de Chile), que Bolivia no solo no se opondría sino que vería con gusto que se construya el ferrocarril de Arica á La Paz y el de Iquique á Oruro y que daría todas las facilidades posibles, pero no las garantizaría porque tiene otros que le interesan mucho más y para los cuales recurra al fondo de garantía”.

Desde su carta al general Campero, pudo observarse la tendencia de U. a combatir todo proyecto de convenio político que tuviera por objeto comunicar los centros productores de Bolivia con la costa del Pacífico por medio de un ferrocarril que no fuera el de Antofagasta.