

H13-14

000026

T
984.06
U 762



K. 83718

ZOILO FLORES APONTE
Y EL FERROCARRIL DE MEJILLONES A CARACOLES

(Tesis de Licenciatura de la
 Carrera de Historia, UMSA)

de

Marta Urioste de Aguirre



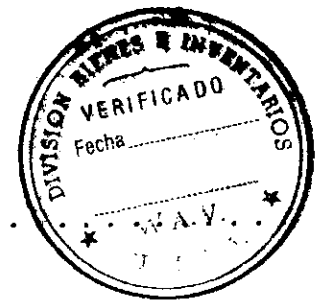
CA-11011-000114

INDICE



| | Página |
|---|--------|
| INTRODUCCION..... | 4 |
| PRIMERA PARTE | |
| CAPITULO PRIMERO | |
| Contexto Histórico - Político de los Conflictos del Pacífico Suramericano durante el Siglo XIX..... | 12 |
| CAPITULO SEGUNDO | |
| Inglaterra y sus Intereses en el Litoral..... | 20 |
| CAPITULO TERCERO | |
| Situación Política, Económica y Financiera de Bolivia a Mediados del XIX..... | 27 |
| CAPITULO CUARTO | |
| El Medio Ambiente y la Necesidad del Ferrocarril..... | 52 |
| CAPITULO QUINTO | |
| Antecedentes a la Construcción del Ferrocarril..... | 72 |
| SEGUNDA PARTE | |
| CAPITULO SEXTO | |
| Reseña Histórica de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta..... | 84 |
| CAPITULO SEPTIMO | |
| Zoilo Flores Aponte y la Iniciación de las Obras..... | 93 |





CAPITULO OCTAVO

Tropiezos y Dificultades. 118

CAPITULO NOVENO

Suspensión de la Obra. 132

CAPITULO DECIMO

El Ferrocarril de Mejillones en los Años Posteriores. 153

POSTFACIO. 165

ANEXOS

I. Carta de Zoilo Flores A. dirigida a Tomás Frías,
 Presidente Interino de la República de Bolivia,
 Cobija, febrero 7 de 1873. 168

II. Contrato entre el Supremo Gobierno de Bolivia y
 el Señor José Manuel Braun para la construcción
 de un ferrocarril de Mejillones a Caracoles por
 cuenta del Estado, de 10 de julio de 1872. 174

III. Contrato con la Compañía de Salitres y
 Ferrocarril de Antofagasta Sociedad Anónima
 de 27 de noviembre de 1873. 184

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA. 187

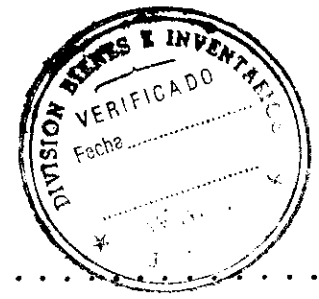
MAPAS

N° 1

Ambito Geográfico. 51

N° 2

Principal ruta de la Costa al Litoral. 70



| | |
|--|-----|
| N° 3 | |
| La Medianería en el Litoral. | 71 |
| N° 4 | |
| Proyecto del F.F.C.C. de Mejillones a Caracoles. | 117 |
| N° 5 | |
| Salitreras y Minerales del Litoral. | 152 |
| N° 6 | |
| Etapas del F.F.C.C. de la Compañía de Salitres. | 164 |
| FOTOGRAFIAS | |
| Zoilo Flores en 1878. | 10 |
| Zoilo Flores hacia 1870. | 92 |



ZOILO FLORES Y EL FERROCARRIL
DE MEJILLONES A CARACOLES

INTRODUCCION

El tema central del presente trabajo, es la construcción del ferrocarril de Mejillones a Caracoles en 1873, vista a través de la correspondencia relativa al mismo que dejó el señor Zoilo Flores Aponte, quien fuera uno de los principales personajes de la empresa contratista encargada de la construcción. Si bien esta obra nunca fue concluída, el análisis de las fases por las que ella atravesó, resulta útil para el estudio específico de las relaciones boliviano-chilenas, y en general, para la comprensión de la problemática económica de la parte Sur de la costa del Pacífico durante el siglo XIX.

Los intereses económicos y políticos de Chile, Perú y Bolivia, han sido conflictivos en su desarrollo histórico. Ello es particularmente cierto a partir de 1840, cuando se descubrieron los depósitos de guano, salitre y minerales a lo largo de la costa desértica que pertenecía a los tres países. Incapaces de ponerse de acuerdo por la vía diplomática, se empeñaron en una guerra que se prolongó entre 1879 y 1883. En ella también se pusieron en juego intereses británicos y norteamericanos, aunque estos últimos en menor escala.

La tesis se limita a un solo aspecto de la lucha de intereses

entre Chile, Perú y Bolivia durante el siglo pasado: el esfuerzo estatal boliviano por construir una línea férrea que partiendo del puerto de Mejillones en cuyos alrededores se encontraban los fabulosos depósitos de guano rematará en el rico mineral argentífero de Caracoles. La investigación se concentra aún más en los esfuerzos de un hombre por materializar la construcción de ese ferrocarril, Zoilo Flores Aponte.

El trabajo ha sido dividido en dos partes: la primera comprende los aspectos generales relacionados al tema central. Entre éstos figura el marco histórico - político de los conflictos del Pacífico Suramericano, Inglaterra y sus intereses en el Litoral y la situación política, económica y financiera de Bolivia a mediados del siglo XIX. También se analiza la situación del Litoral en esta misma época así como la necesidad y antecedentes del ferrocarril.

La segunda parte, examina paso a paso, casi día a día, el proceso de construcción del ferrocarril durante el año 1873. No se trata, entonces de un estudio exhaustivo de aspectos económicos del Litoral boliviano durante esa época, como tampoco es un estudio de las causas de la guerra del Pacífico que habría de conducir a nuestro país a la desastrosa pérdida de su extensa región costera. Aunque tampoco es un estudio de las causas de la guerra, la presente tesis se relaciona con una de esas causas: la intervención inglesa en el Litoral, al lado de capitalistas chilenos que concertaron una virtual alianza en contra de los derechos territoriales y económicos de Boli-

via.

La presencia inglesa en el conflicto, está patentizada a través de la actuación de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. Fue éste un poderoso grupo monopolista a cuya cabeza se encontraba el empresario británico Guillermo Gibbs quien tuvo el talento de hacer socios suyos a los hombres más importantes de la política chilena en esos años como ser el Ministro de Guerra Cornelio Saavedra, el Ministro de Relaciones Exteriores Alejandro Fierro y el Ministro de Hacienda Zegggers. Ellos habían logrado en 1866, a través de intermediarios, que el Gobierno boliviano les concediera extensas áreas en el Litoral para la explotación de guano y salitre.

Prevalidos de esa situación, y en defensa de sus intereses monopólicos, los capitalistas anglo - chilenos boicotearon exitosamente la construcción del ferrocarril de Mejillones. Se dieron cuenta cabal de que una empresa boliviana capaz de transportar los recursos naturales del Litoral desde los yacimientos hacia la costa, no sólo afianzaría los derechos bolivianos en esa zona, sino que impediría el avance de los empresarios extranjeros, interesados en su propia línea férrea, paralela a la boliviana y competitiva con ésta. Partía ella, de los yacimientos salitreros explotados por los anglo - chilenos y situados en el área de "medianería" establecida por el Tratado del 66, y remataba en Antofagasta, población fundada por bolivianos pero que en 1873 ya estaba dominada por el monopolio referido.

La intervención de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de An

tofagasta en la política y economía de la zona, determinó que rápidamente se consolidara la ocupación chilena en todo el Litoral boliviano, apenas empezada la guerra del Pacífico. Por ello, resulta interesante observar el paralelismo que existe entre las actividades de esta compañía y los acontecimientos jurídicos y diplomáticos que se dan entre Bolivia y Chile. Así vemos cómo el 10 de agosto de 1866 se firmó el tratado de límites entre los dos países el cual establece el régimen de "medianería" entre los grados 23° y 25° de latitud Sur, y en septiembre del mismo año se otorga la primera concesión para exportar salitre, a Ossa y Puelma. En abril de 1872, se amplían las concesiones de la Melbourne y Clark (compradora de los derechos de Ossa y Puelma) y en diciembre de ese año se firma el protocolo Corral - Lindsay ratificadorio de los avances del grupo anglo - chileno. Este, terminaría llamándose Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. Para entonces ya había tendido más de ciento veinte kilómetros de línea férrea hacia el Salar del Carmen, y el proyecto boliviano del ferrocarril de Mejillones, había fracasado.

* * * * *

En la elaboración de este trabajo, se han utilizado dos tipos de fuentes, bibliográficas y documentales. Entre las primeras, se ha revisado un número importante de libros y folletos - algunos de ellos muy valiosos y raros - que permitieron una comprensión adecuada de la época y el tema bajo estudio. También pudo consultarse colecciones de periódicos existentes en la Biblioteca Nacional, en Sucre. Las

fuentes documentales están representadas por la correspondencia diplomática que reposa en el Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia, la cual, para la época bajo estudio, ha sido analizada en forma exhaustiva. Pero el material básico, totalmente inédito, más importante empleado en este trabajo es la colección Zoilo Flores, de propiedad de la familia de la autora.

Zoilo Flores Aponte legó a la posteridad un lote de aproximadamente treinta copiadore de cartas en dos volúmenes separados, de los cuales ha podido encontrarse únicamente uno de ellos. Contiene éste, catorce copiadore cada uno de cuatrocientos noventa y nueve folios, donde se encuentran unas seis mil cartas, de y a Zoilo Flores, escritas entre 1873 y 1890. El otro lote de cartas no ha podido ser localizado, pese a los reiterados esfuerzos de la autora. De los catorce copiadore existentes, se han empleado solamente dos en la presente tesis, y de ellos, solamente las cartas que hacen referencia al ferrocarril de Mejillones, y que suman, aproximadamente, sesenta y ocho. La inmensa riqueza documental contenida en los otros miles de cartas, no ha sido investigada, ya que ello supone un trabajo de varios años el cual deberá hacerse posteriormente.

Es Zoilo Flores, un personaje representativo del empresario boliviano, de espíritu progresista y liberal que aparece en las postrimerías del siglo pasado. Su labor de pionero y de patriota en defensa de los intereses del Estado boliviano, está demostrada a lo largo de la segunda parte del presente trabajo. Junto a él, actúa José Ma-

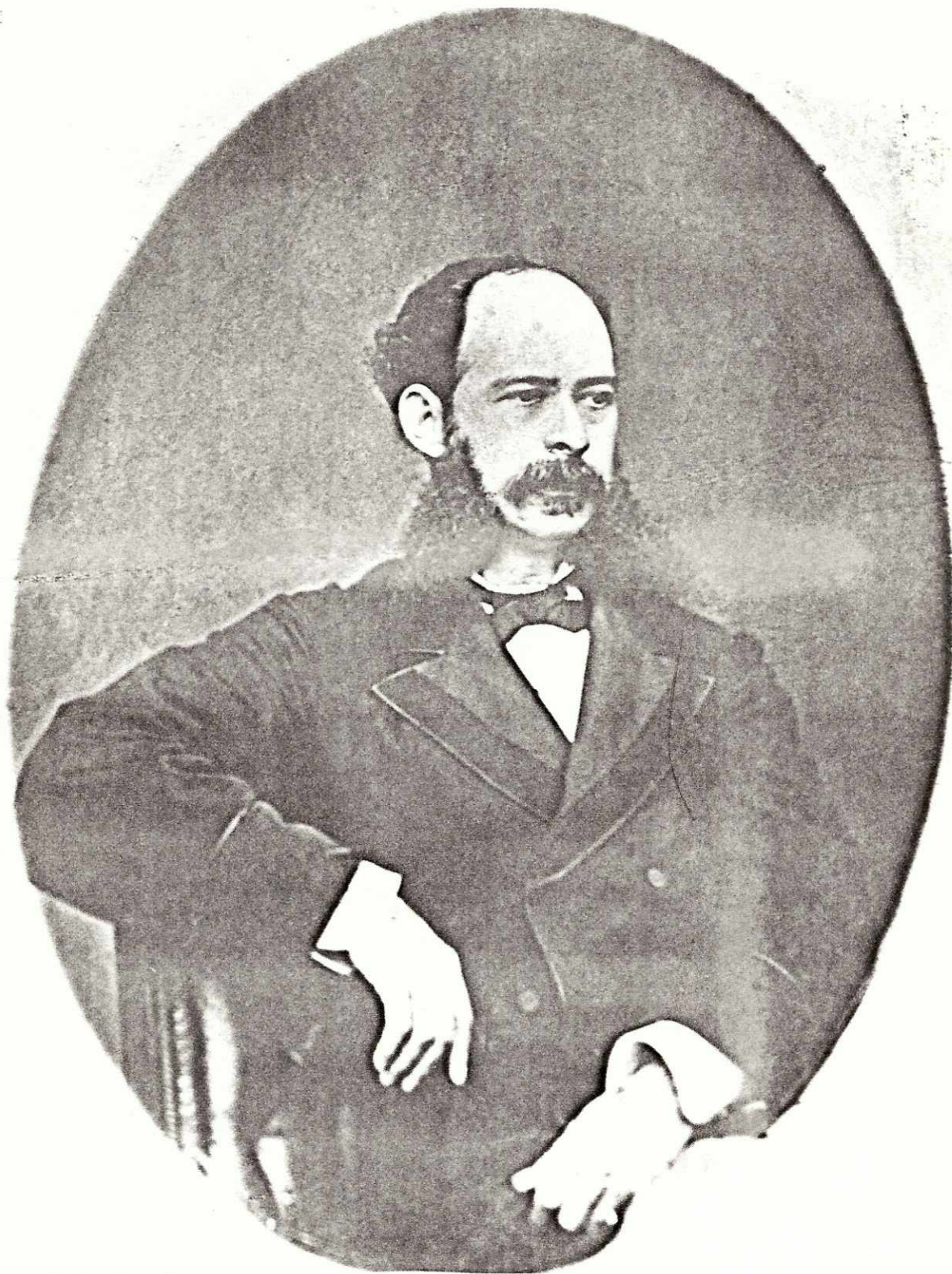
nuel Braun, hombre también de extraordinario empuje que dedicó buena parte de su vida y de sus energías creadoras a movilizar la riqueza de nuestro Litoral en un esfuerzo gigantesco, y fallido, por conservar para su patria.

El fracaso del ferrocarril de Mejillones, en buena parte explica la pérdida del Litoral. De ahí la importancia histórica que atribuimos al material usado en este trabajo. El ha sido hecho para optar el título de Licenciada en Historia, dentro de los requisitos académicos exigidos por la Facultad de Humanidades de la Universidad Mayor de San Andrés, en La Paz.

Debo agradecer la valiosa y generosa colaboración del Dr. Eduardo Arce Quiroga, el Dr. José Luis Roca y el Lic. René Arze Aguirre, profesores y amigos sin cuya ayuda no hubiese sido posible completar esta tesis. En forma muy especial, agradezco la comprensión y paciencia de mi esposo e hijos.

La Paz, septiembre de 1979.

Marta Urioste de Aguirre



ZOILO FLORES APONTE: Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Lima.
Lima, junio 8 de 1878 (AZF)

P R I M E R A P A R T E

CAPITULO PRIMERO

CONTEXTO HISTORICO - POLITICO DE LOS CONFLICTOS DEL PACIFICO SURAMERICANO DURANTE EL SIGLO XIX

En la historia suramericana del siglo XIX, se distinguen dos períodos característicos: el primero, llamado de "equilibrio regional", comienza con la independencia de los Estados (1810 - 1825) y se extiende hasta mediados de siglo. El segundo, llamado de "equilibrio continental", se extiende entre 1860 y 1925. (1)

El primer período está caracterizado por la formación de los estados nacionales, delimitación de fronteras, logro del reconocimiento por parte de las potencias mundiales, y la organización institucional interna. El conflicto principal de este período, es el de su delimitación territorial. No menor fue el del reconocimiento, obtenido el cual, se establece un "modus operandi" que supone la obligación de poner la casa en orden, cumplir sus obligaciones financieras con las grandes potencias y los nacionales de éstas, y proveer oportunidades para la inversión extranjera. A cambio de esto, las grandes potencias se comprometieron a invertir y favorecer la inmigración y a no intervenir directamente en los asuntos internos de los nuevos estados.

1. Robert N. Burr, By Reason or Force, Chile and the Balancing of Power in South America, 1830 - 1905, University of California Press, U.S.A., 1965, pg. 6 y siguientes.

El segundo período se caracteriza, fundamentalmente, por el ingreso de toda América Latina a la economía mundial, y por el poderío económico y militar compartido entre Chile y el Perú. En él se advierte además un crecimiento del comercio entre las grandes potencias y las naciones suramericanas, un aumento en la demanda de alimentos y materias primas, y una mayor inversión europea en capitales y tecnología. Hacia 1850 empieza a crecer la importancia relativa de América Latina en la economía mundial. Se inicia la demanda por el guano, el salitre, la goma, maderas tropicales, quinina, lana, minerales y alimentos. Ello a su vez estimula la inmigración, la inversión en bonos gubernamentales, y las exploraciones mineras. Puede afirmarse que, hacia 1870, crecen súbitamente las relaciones comerciales con el mundo exterior. (2)

Los países suramericanos emprenden en esta época obras fundamentales como el telégrafo y la navegación a vapor. La mejora de los medios de comunicación entre las naciones llevó a estos países a tener mayores contactos, hecho que les hizo ver que su propio interés nacional podría ser afectado por sucesos en áreas del continente que una vez fueron consideradas como remotas, poco importantes y quizás, en el caso de Bolivia, prácticamente aisladas del resto del territorio nacional. Tal es el caso de la revalorización del Desierto de Atacama, por la cual la rivalidad existente entre Chile y Bolivia desde los inicios de la vida republicana y que se viera agudizada en

2. Burr, op. cit., pg. 109.

varios períodos cruciales (*3), aumentó en estos momentos con los descubrimientos de guano primero y de salitre y plata después.

Los países con costa en el Pacífico, y que por lo tanto mantenían su comercio y comunicación con los otros países y continentes de este Océano, estuvieron en una permanente pugna por lograr la su premacía en el control de la costa. Esta supremacía implicaba el predominio sobre esta costa de un solo país y no de dos o tres. La problemática que surgió a raíz de la formación de Estados Nacionales Sur Americanos hizo necesaria la práctica de una política de po-

 *3. El Mariscal Andrés de Santa Cruz logró organizar e instaurar la Confederación Perú Boliviana en 1836. Chile, alertado por su estadista Diego Portales, vió en la Confederación una gran amenaza a sus intentos de extenderse al Norte y de lograr la supremacía en el Océano Pacífico. Por este motivo le declaró la guerra y valiéndose de todos los medios logró destruirla en 1839.

En 1842 el Congreso chileno aprobó una ley por la que se declaraba de propiedad nacional las guaneras de Coquimbo "del desierto de Atacama" e islas adyacentes. El Gobierno boliviano reclamó sin obtener ninguna respuesta. Al año siguiente, en 1843, el Gobierno chileno fue aún más allá en sus pretensiones al disponer la creación de la "Provincia de Atacama", logrando introducir una confusión con el Atacama de Bolivia.

El Gobierno boliviano en los años siguientes envió una serie de emisarios para tratar de solucionar el problema por la vía pacífica, pero no consiguió ningún resultado positivo.

El 5 de junio de 1863 la Asamblea boliviana había autorizado al Ejecutivo a declarar la guerra a Chile como respuesta a la ocupación hecha por este Gobierno del puerto de Mejillones. Poco tiempo después subió Melgarejo al poder quien practicó una política abiertamente chilénófila. Derogó el decreto que lo autorizaba a declarar la guerra a Chile. En septiembre de 1865 ante la amenaza por parte de la escuadra española de atacar Valparaíso si no se le rendían honores, Bolivia se adhirió a la alianza que habían formado Chile y Perú contra España. (Jorge Escobari C., op. cit., pg. 83-88).

der (Power Politics System). (*4)

Existen dos períodos en la historia latinoamericana del siglo XIX: el de la hegemonía regional y el de la hegemonía continental. El primero se refiere principalmente a la conquista de una unión y armonía entre las diversas regiones de un mismo país y a la solución de problemas de orden interno. Esta hegemonía regional no fue alcanzada por todos los países al mismo tiempo ni de la misma manera.

Con la formación de la Confederación Perú - Boliviana, Santa Cruz trató de hacer que Bolivia y Perú unidos en una poderosa Confederación logaran la supremacía en el Pacífico. Chile que veía que su predominio en la costa del Pacífico y aún su propia supervivencia como país quedaban amenazados, no vaciló en oponerse a la Confederación y luchar hasta verla totalmente enterrada. Pero, además, y esto es muy importante como lo han demostrado procesos posteriores, el triunfo chileno sobre la Confederación Perú - Bolivia trajo consigo un amplio sentimiento de confianza que fortaleció en aquel país un profundo sentimiento nacionalista. (5)

Chile logró la hegemonía regional con relativa rapidez. Por su posición geográfica, quedaba sin embargo aislado de sus vecinos

*4. Conviene aquí precisar el significado de lo que se entiende por Sistema de Política de Poder (Power Politics System), calificando a este fenómeno como "un complejo de varios estados soberanos; cada uno atento a mantener y conservar su independencia y a competir con los otros para lograr su progreso en sus intereses nacionales" (Burr, op. cit., pg. 3).

5. Burr, op. cit., pg. 118.

por barreras naturales, los Andes, el desierto y la Patagonia; con to do pudo consagrarse al trabajo y a cultivar su suelo, desarrollando sus riquezas en una casi constante estabilidad política.)

Perú y Bolivia por su parte no lograron salir por mucho tiempo de la pelea interna, del caos y la bancarrota financiera (6) en que ha bían quedado después de las guerras de Independencia. Chile vió en tretanto que la única manera que tenía de crecer como nación era ex- pandiéndose hacia el Norte, ya que se hallaba aprisionado en la estrecha faja territorial que media entre el océano y la cordillera, y que solo podría ser grande si lograba controlar la costa del Pacífico por lo que dirigió toda su política hacia esa conquista del Norte y de esa manera conseguir la supremacía en el Pacífico. Para ello tenía en su favor la gran distancia geográfica entre las costas bolivianas y el resto de la República y el poco control que Bolivia ejercía sobre dicha costa.

Es necesario también tener en mente que es a mediados de si glo, con los descubrimientos de minas de oro en California, y el con siguiente "boom" que se produjo, que el tráfico europeo tanto de migraciones como comercial, se hacía por el Cabo de Hornos o por el Estrecho de Magallanes, ya que sólo en 1914 se construirá el Canal de Panamá. Por lo tanto, todo ese tráfico hacía paradas forzosas de reabastecimiento y mantenimiento en los puertos chilenos de Valpa -

6. Herbert S. Klein, Orígenes de la Revolución Nacional Boliviana, Librería y Editorial Juventud, La Paz, 1968, pg. 15.

raíso, Valdivia y Concepción. (7) Todo este tráfico dió a Chile un nuevo impulso y contribuyó a modificar su situación económica. California no producía sino oro. Los artículos alimenticios, forrajes, herramientas y pólvora tenían que ser traídos de otros lugares. Durante muchos años Chile tuvo el monopolio en el suministro de harinas y provisiones de todo género.

Pero este movimiento duró solo un tiempo. La construcción del ferrocarril de Panamá y el establecimiento de líneas de vapores de Europa a Estados Unidos y viceversa (8) hicieron desviar su ruta a las emigraciones, abriéndose una mucho más rápida con menos riesgos.

Pero el oro sembrado en Chile había dado sus frutos: gran número de inmigrantes se establecieron en sus suelos y empezaron a trabajar en el comercio y las minas, la agricultura había recibido un gran impulso; el Estado floreciente de sus finanzas alentaba a los aventureros y hombres de empresa a buscar nuevas fuentes de riqueza. Estas se encontraban muy cercanas, junto a su misma frontera: el Litoral boliviano. Además, ir al Norte significaba acercarse al Istmo, al movimiento europeo. (9)

Es también la época del auge de las minas de cobre de Copiapó, que prometía convertirse en la California de Sur América. (10)

7. Charles Varigny, La Guerra del Pacífico, 3a. Ed. El Pacífico, S.A. Chile, 1972, pg. 22.

8. Ibid.

9. Ibid.

10. Ignacio Prudencio Bustillos, La Vida y la Obra de Aniceto Arce,

Entre los inmigrantes que llegaron a Chile en esta época, 1850, están algunas figuras que se destacarán más tarde en la política chilena y algunos que tendrían vinculaciones de tipo económico con Bolivia, ellos son Edwards, Cousiño, Pereira, Concha y Toro, Cuadra y Gallo entre otros. (11) Por estos años el puerto de Valparaíso monopolizaba el comercio boliviano, pero todavía no surge ningún acuerdo diplomático de esas relaciones económicas, que más tarde se complicarían con las cuestiones de límites y las riquezas de Atacama. (12) Esta prosperidad económica, sumada a la estabilidad política hizo que Chile se interesara más que nunca en mantener la hegemonía en la Costa del Pacífico, en la que debía ocupar el puesto hegemónico con relación a sus vecinos y otros países con sus costas en este océano. (13)

Sucesos posteriores han demostrado que para conseguir esta supremacía en el Pacífico, Chile provocó el conflicto armado. No logró plenamente su objetivo porque al enclaustrar a Bolivia, lo que hizo fue crear un desequilibrio que lo obliga hasta el presente a mantenerse en guardia frente a la posición reivindicacionista tanto del Perú como de Bolivia.

2a. Edición Imprenta López, Argentina, 1955, pg. 57.

11. Ibid.

12. Casto Rojas, Historia Financiera de Bolivia, Reimpresión, Editorial Universidad Mayor de San Andrés, La Paz, 1977, pg. 156.

13. Burr, op. cit., pg. 139.

CAPITULO SEGUNDO

INGLATERRA Y SUS INTERESES EN EL LITORAL

Bajo el férreo e inteligente gobierno de la Reina Victoria, durante la segunda mitad del siglo XIX, Inglaterra se encontraba en uno de los más grandes momentos de su historia, consecuencia de una serie de acontecimientos y circunstancias que la llevaron a ello. Durante una época del régimen colonial español en Sur América, Gran Bretaña vio limitados sus intentos de comerciar con las colonias, debido al monopolio comercial que ejercía la corona española. (1) Cuando las colonias se levantaron contra la metrópoli, Inglaterra favoreció los esfuerzos de independencia de aquéllas. Durante los primeros años de esta lucha, Inglaterra se encontraba en plena guerra contra Napoleón. Como consecuencia del bloqueo que éste le imponía, se vió obligada a buscar mercados que reemplazaran a los que se le cerraban en el continente, y dirigió sus intereses, con más fuerza que antes, hacia América del Sur.

Después de la caída de Napoleón, y en la llamada Epoca de la Restauración, Gran Bretaña jugó un papel que llevó a este país a una situación hegemónica en el continente europeo. En los años posteriores, hacia 1825, consolidó aún más esa situación privilegiada e hizo pagar el reconocimiento de la independencia de los nuevos Estados.

1. Roberto Querejazu, Bolivia y los Ingleses, pg. 67.

dos Suramericanos con tratados de amistad, comercio y navegación que satisfacían por entero sus aspiraciones. (2)

A mediados de siglo, toda Europa entró en una etapa decisiva de prosperidad. Inglaterra ya se perfilaba como la futura gran potencia mundial con colonias en varios continentes. No podía quedar fuera de la tentación inglesa el inmenso y rico continente suramericano, el cual, no sólo tenía riquezas naturales abundantes, sino que también ofrecía un gran mercado para los productos ingleses. (3)

Pero Inglaterra no aspiraba a una dominación política directa. Se propuso con mucha habilidad, dejar en manos hispanoamericanas el costoso honor de gobernar esas vastas tierras, además de los problemas referentes a la producción y buena parte del comercio interno. Esta política no fue conducida directamente por el gobierno inglés, sino por sus agentes, identificados con grupos de comerciantes que aspiraban sobre todo a mantener expeditos los circuitos comerciales que utilizaban. (4) En términos más precisos, fue a través de sus ciudadanos que Inglaterra se propuso mantener un "statu quo", o "modus operandi", siempre y cuando la nueva nación asegurara razonablemente la paz y el orden interno. En los asuntos más concretos del Litoral, no se ha detectado una intervención directa de la Cancillería inglesa, pero sí una amplia protección a sus ciudadanos y empre

2. Tulio Halperin Donghi, op. cit., pg. 154.

3. Edgar Oblitas, op. cit., pg. 84.

4. Tulio H. Donghi, op. cit., pg. 155.

sas.

La intervención indirecta de Inglaterra no se dio por igual en todos los países. Fue más fuerte y decidida en países como Chile, en el que reinaba una mayor tranquilidad y orden con relación a sus vecinos Perú y Bolivia, países mucho más grandes y ricos pero desorganizados y en constante caos interno. Diego Portales, ministro chileno destacado, fue el principal promotor del establecimiento de un sistema constitucional que permaneció fundamentalmente inalterado en los años posteriores e hizo de Chile la "república modelo de Sud América". (5)

Desde la independencia, Chile buscaba expertos en todos los campos en que sabía que no los tenía, y la política chilena hacia la inmigración europea a través de todo el siglo XIX fue una política de puertas abiertas. (6) De la población extranjera en Chile la más importante era la inglesa. (7) La amistad de las dos naciones no se basaba sólo en lazos comerciales, las conexiones navales eran también muy significativas. Desde la guerra de la independencia, oficiales británicos habían tenido influencia en el desarrollo de la armada chilena; la armada chilena era una copia de la inglesa y los marineros recibían su instrucción de marinos británicos, esquema que ayudaba a cimentar la tradicional amistad entre los dos países. Detrás

5. H. Blackmore, *op. cit.*, introducción.

6. Blackmore, *op. cit.*, pg. 10.

7. *Ibidem.*

de esta amistad estaba el convencimiento de los hombres de estado chilenos de que el poder en el mar era de importancia crucial para su país, ya que la costa del Pacífico, constituía su frontera oriental. (8)

De mayor trascendencia, sin embargo, eran las nombradas relaciones comerciales entre los dos Estados. Entre 1844 y 1898 " el valor total de las importaciones chilenas de Gran Bretaña excedían el valor total de las importaciones combinadas que hacía Chile de Francia, Alemania y los Estados Unidos de Norteamérica". (9) La influencia británica predominaba en los puertos y principalmente en Valparaíso. De las casas comerciales británicas establecidas en Chile, la de Antony Gibbs e Hijos, (activa desde antes de la independencia de la América española en el comercio de las Indias Occidentales, en España y Portugal), sería la más importante. Se abrieron las oficinas tanto de Valparaíso como de Lima en 1822, en Santiago en 1826, y conforme avanzaba el siglo se instalaron otras dependencias y agencias no sólo en la costa del Pacífico de Sur América sino en todos lados de las Américas y Asia. Combinando el comercio, tanto de importación como de exportación, con operaciones bancarias, servicios de seguros y contratos de trabajo, la Casa de Gibbs debía jugar un rol crucial en el desarrollo del comercio tanto del guano como del salitre .

(10) Otras casas inglesas importantes fueron la de S. Williamson y

8. Ibidem.

9. Ibidem.

10. Ibid, pg. 13.

Cía. que posteriormente se llamará Williamson, Balfour y Cía.; la casa Duncan, Fox y Cía., etc.

En el Perú, durante la década que siguió a la Independencia, los comerciantes británicos lograron ubicarse en los lugares más estratégicos del país, en las grandes ciudades, en los principales puertos desde donde las casas inglesas controlaban el comercio regional y local, directamente o a través de intermediarios. (*11) Hasta 1862 la explotación y venta del guano en el Perú estuvo confiada a varias casas comerciales extranjeras como la de Antony Gibbs. (*12)

En Bolivia el comercio al por mayor estaba en su gran mayoría en manos de extranjeros, principalmente inglesas, quedando sólo el comercio de menudeo en las de nacionales. (13) Las relaciones comerciales de Bolivia con Inglaterra se mantuvieron durante todo el siglo, aunque se vieron obstaculizadas por la ruptura de relaciones entre los dos países, hecho que se dió durante el gobierno del General Isidoro Belzu cuando el encargado de negocios de Gran Bretaña abandonó su puesto

*11. Tal como indica H. Bonilla en Guano y Burguesía en el Perú, pg. 76., eran más que casas autónomas, agencias de grandes firmas establecidas en Londres y Liverpool. De ahí su superioridad y fuerza.

*12. Esta firma inglesa, era la dominante, dado el monopolio de venta que ella ejercía sobre el mercado británico. Al expirar en 1862 su contrato firmado una década antes, la Casa Gibbs no pudo obtener la renovación del mismo. El Gobierno peruano encabezado por el Mariscal Castilla prefirió entregar esta consignación a un grupo de comerciantes peruanos, asociados bajo el nombre de Compañía de Consignatarios Nacionales. En 1869, Piérola les arrebató esta concesión para entregarla al francés Auguste Dreyfus. H. Bonilla, op.cit., pg.23.

13. R. Querejazu, Bolivia y los Ingleses, pg. 304.

en 1853. La legación quedaría vacante hasta 1903. (14)

El gobierno inglés, tenía poco conocimiento de la situación de Bolivia del número de súbditos británicos y de la importancia de los intereses de Inglaterra en el interior de Bolivia . (15) El encargado de negocios británico en Lima recibió la orden de ir a investigar estos y o -tros asuntos a Bolivia, y partió en octubre de 1875. Luego de un viaje lleno de peripecias y poco afortunado, ya en Lima, escribió a su can -cillería informando que "Mi misión prueba que Bolivia no está capaci -tada para recibir representantes de Europa y los intereses británicos son demasiado insignificantes. . . ." (16) Este informe se refiere al interior de Bolivia y no al Litoral donde la situación era diferente.

En este momento también se hace presente en el mundo econó -mico otro país que empieza a mostrarse como una futura potencia: Es -tados Unidos de Norteamérica. La agricultura de esta época, mediados de siglo XIX, dió un salto gigantesco en Inglaterra y Estados Unidos al empezar la utilización de los abonos químicos nitrogenados, lo que sig -nificaba varias cosechas anuales. Estos abonos que se usaban no eran otros que el guano y el salitre de las costas peruanas y bolivianas. (17)

La intervención norteamericana en el Litoral tanto boliviano co

14. Ibid, pg. 308.

15. Ibid, pg. 354.

16. Ibid, pg. 361, (citando a FO - 61- 293)

17. Edgar Oblitas, op. cit., pg. 86

mo peruano es menor que la inglesa. Es una intervención un tanto a título particular de algunos ciudadanos norteamericanos, los cuales organizan sus empresas con otros accionistas de diferentes nacionalidades, o trabajan solos. (*18)

*18. Tal es el caso de Enrique Meiggs y su familia. Enrique Meiggs nació en Nueva York en 1811. Trabajó durante un tiempo en California durante la época del auge del oro, pero no le fue muy bien en los negocios y se vio obligado a huir de ese país para evitar un linchamiento por estafa. Con su familia y su hermano John se estableció en Chile donde empezó a buscar fortuna. Luego de trabajar por un tiempo en pequeñas obras de construcción, consiguió que se le diera la construcción de la conclusión del ferrocarril de Santiago a Valparaíso. Terminó la obra antes del tiempo fijado y le llovieron ofertas de trabajo de varios países suramericanos, pero recién en 1868 decidió ir a trabajar al Perú. Bajo la presidencia de José Balta se le dio a él y a su hermano John la concesión para construir unos 1.800 kilómetros de rieles, a un costo de más de cien millones de dólares. Trabajó con todo éxito hasta 1872, pero de ahí en adelante empezó a flaquear porque el Gobierno peruano había contratado empréstitos en Europa, para pagar los ferrocarriles, con la garantía del guano, pero este abono empezó a agotarse. En 1874 Meiggs tuvo que suspender las obras por falta de dinero y en 1877 murió en la bancarrota. (Watt Stewart, op. cit., pg. 14 y siguientes).

CAPITULO TERCERO

SITUACION POLITICA, ECONOMICA Y FINANCIERA DE BOLIVIA A MEDIADOS DEL XIX

Para un análisis cabal de la construcción del ferrocarril de Mejillones a Caracoles, creemos que es muy necesario el estudio político, económico y financiero del período que va desde la época de Melgarejo hasta años antes de la Guerra del Pacífico. El nuestro no será un estudio exhaustivo, sino más bien enfocado a aquellos aspectos que tienen relación directa con el tema central de la tesis.

Después de largos y sangrientos años de guerras civiles, Bolivia se encontraba en franca bancarrota, estancada y sin movimiento financiero. A mediados de siglo el problema de Bolivia, a diferencia del de Chile y Perú, no era la dificultad de integrarse al mercado mundial, sino hallar excedentes para ese mercado; la crisis de la plata continuaba, la quina la reemplazaba sólo muy insuficientemente, el guano y el salitre eran prácticamente desconocidos. (1)

Pese a que Bolivia siempre ejerció plena soberanía sobre su costa, el hecho de estar ella alejada del resto del país y comunicada solamente por carreteras de muy mala calidad, hacía que allí se notara con mayor fuerza la situación de pobreza y descuido que reinaba en todo el país. Por los años de 1840-42, son redescubiertos los

1. T.H. Donghi, op. cit., pg. 266.

depósitos de guano y salitre en el Litoral boliviano, depósitos que ya habían sido utilizados como fertilizantes desde épocas muy remotas, en especial el guano. (2)

Mientras los bolivianos trataban de resolver los permanentes problemas políticos internos, los contratistas chilenos con capital anglo-americano comenzaron exclusivamente a desarrollar los depósitos de guano del Litoral boliviano, junto con los campos de nitrato, fantásticamente ricos que fueron descubiertos en la misma región en la década de 1860. Hacia 1840 Bolivia se encontró en apuros para defender sus fronteras contra la agresión chilena, y la supervivencia de la costa devino como uno de los grandes problemas que confrontaba la República.

Desde 1840 empieza la penetración chilena hacia el Litoral boliviano que culminará con la toma de Mejillones en 1863. Ante esta situación el Gobierno de Achá obtiene autorización del Congreso para declarar la guerra a Chile, hecho que no tiene efecto debido a dos acontecimientos muy importantes: España decide recuperar sus

2. Estos yacimientos fueron adjudicados a Diego Sam y Pío Ulloa. (Edgar Oblitas, Historia Secreta de la Guerra del Pacífico, Ed. Peña Lillo S.A., Buenos Aires, 1978, pg. 57) Entre 1840 y 1845 un gran número de comerciantes e industriales, en su mayoría extranjeros, empezó a afluir a Cobija, interesados algunos, como los hermanos Artola, don Luciano Durandeu y otros en fundar instituciones comerciales, o como los hermanos Latrille y los Lemaitre, en explotaciones mineras. (O. Bermúdez, op. cit., pg. 179) En 1841 el industrial francés don Domingo Latrille descubrió depósitos de guano en Mejillones, en el lado Norte de esta península, y obtuvo del Gobierno boliviano la concesión de las guaneras para explotarlas hasta 1843. (Bermúdez, op. cit., pg. 180).

antiguas colonias y, en una actitud sin precedentes, ocupa las islas de Chinchas en el Perú. Casi al mismo tiempo se produce la caída de Achá y el consiguiente ascenso del general Melgarejo a la Presidencia de Bolivia. (*3) Ante la amenaza española, todos los países del Pacífico se unen formando la " Unión Americana " y luego de algunas escaramuzas las costas se ven libres de los españoles. El asunto de Mejillones queda relegado ante la negativa de Chile de entrar en negociaciones mientras no se levante la amenaza de guerra por parte de Bolivia.

Ya con Melgarejo en el poder (28 de diciembre de 1864), Chile, por intermedio de sus representantes Vergara Albano y Carlos Walker Martínez, empieza las tratativas para llegar a un acuerdo sobre la cuestión limítrofe del Litoral. Estas culminan con la firma del Tratado de 10 de agosto de 1866 entre Bolivia y Chile, más conocido con el nombre de Tratado de Medianería, porque por medio de él se estable

 *3. Con el advenimiento de Melgarejo al poder, se inicia en Bolivia una etapa, la del "sexenio", que tiene características muy particulares. Todos los estudiosos de Melgarejo coinciden en que éste fue un personaje fuera de serie, y la mayoría de ellos lo culpan de todos los desastres que ocurrirían en Bolivia durante los años posteriores y que tuvieron origen durante su gobierno, más concretamente, las concesiones territoriales hechas a los países vecinos y su política interna concerniente a las tierras de comunidades. Conviene empero, tener presente que Melgarejo no gobernó solo, por el contrario, se rodeó de gente hábil e inteligente, que fue la que finalmente manejó los intereses del país. Entre éstos vale la pena citar al chileno Anice to Vergara Albano, quien, habiéndose ganado la confianza del militar, fue el que en realidad manejó la política boliviana con relación a Chile en esta época, y a cuya pluma se debe el famoso Tratado de 1866. Otro personaje que colaboró estrechamente con Melgarejo, desde los diferentes cargos de gobierno que ocupó, fue D. Donato Muñoz.

cía una zona de explotación común a los dos países entre los grados 23° y 25°.

Era comentario general entre los ciudadanos chilenos de la época que "en algún punto de la gran vastedad de Atacama existía una montaña de plata, un nuevo Potosí", (4) y fue en vistas de estas riquezas que, al concertarse el Tratado de 1866, el Gobierno de la Moneda, como algo accidental, logró introducir la estipulación de que también debían partirse por igual los derechos de exportación de los minerales que se exportasen entre los grados 23° y 25°. (5)

Inmediatamente después de la firma del Tratado, empresarios chilenos y extranjeros se presentaron ante los Gobiernos de Chile y Bolivia con el fin de lograr concesiones para la explotación del excremento de aves marinas (Huano o Guano) acumulado durante millones de años en esos territorios desérticos de Perú y Bolivia. Aunque el salitre y el guano ya eran conocidos como fertilizantes o abonos en agricultura, la revolución agrícola que vivía Europa en esos años dio lugar a que estos dos productos adquirieran inusitada importancia . La agricultura modernizada y en etapa de crecimiento necesitaba de abonos. El guano y el salitre, de las costas peruano-bolivianas, incentivaron el interés de las grandes potencias, no sólo por su excelente calidad sino también por los costos bajos de su obtención, su proximidad a la costa y la mano de obra barata. Para la explotación

4. Querejazu, art. cit.

5. Ibidem.

del guano existían concesiones anteriores, como la del brasileño López Gama, de 1863. López Gama se vio envuelto en los problemas de la ocupación de Mejillones por ciudadanos chilenos en ese mismo año. (6) El primer concesionario de guano, dentro del Tratado de Medianaería, fue el señor Luciano Armand, de la Casa Armand, ciudadano francés que obtuvo un contrato firmado por los dos gobiernos en 1866. (7) La Casa Armand no pudo cumplir con su contrato, aunque se le concedió la gracia de que exportase sólo treinta y no cuarenta

6. El brasileño Pedro López Gama celebró el 28 de abril de 1866 con el Prefecto de Cobija, autorizado para ello, un contrato por el cual Gama debía explotar y exportar cien mil toneladas de guano, dando un adelanto de cien mil pesos con el interés del nueve por ciento y amortizables con las primeras exportaciones de aquel abono. La concesión hecha a Luciano Armand interrumpió la de Gama, quien interpuso inmediatamente una demanda de indemnización por daños y perjuicios en julio del 67. La demanda se resolvió confiriéndole el derecho a exportar cincuenta mil toneladas por indemnización de los perjuicios que "haya sufrido y pudiera sufrir con motivo de la contrata Armand y Compañía y de cualesquiera otras que en adelante aceptara el gobierno. (Casimiro Corral, Informe a la Asamblea de 1871 , BNB P.O., M.R.E. y C., pg. 21) El ministro Muñoz le pidió a Gama un préstamo de 50.000 pesos. Gama accedió a ello, imponiéndole el doce por ciento de interés anual más el privilegio exclusivo por 30 años, prorrogables a otros treinta, para explotar y exportar de Mejillones todos los guanos que se encontrasen en la parte boliviana de la zona adjudicada a Armand, hasta el grado 24 de latitud Meridional. Además pidió que se le concediera la libre exportación de cien mil toneladas de guano, como remuneración a sus servicios, a sus trabajos y sacrificios. (Corral, op. cit., pg. 22)

7. En comunicación del Ministro Plenipotenciario de Bolivia, Juan Ramón Muñoz Cabrera, fechada el 9 de septiembre de 1866, se estipulan las bases del contrato cuyo resúmen reproducimos a continuación: "La Casa Armand, como simple contratista, explotará y exportará de Mejillones, un millón quinientas mil toneladas de guano (1.500.000 Tons ingl.) a razón de cuarenta mil toneladas por año . Por cada tonelada de guano deberá pagar en la aduana de Mejillones cinco pesos fuertes, o sea 6\$ 2r en moneda boliviana. Por cuenta de la parte que corresponde a Bolivia se anticipará 200.000 \$ fuertes, o

mil toneladas anuales, como estipulaba el contrato original. El Barón de la Riviere, socio de Armand, quiso que se le reconociera a él la transferencia de los derechos de Armand, pero los chilenos no estaban dispuestos a hacerlo. Entonces aparece en escena un personaje que tuvo mucha importancia en la economía chilena, peruana y boliviana de la época: Enrique Meiggs. (8)

 sea 250.000 de moneda boliviana. Sobre esta suma se le pagará el interés de un ocho por ciento hasta su amortización. Este contrato no nos habilita para celebrar otros de igual naturaleza, con cualquier nuevo contratista, bastando para ello el que encontremos nuevos depósitos de guano que entiendo existen muchos." (A.R.E. Chile 1.R. 6) Y en una nota posterior, fechada el 12 del mismo mes y año, se aclara el contrato delimitando el área de explotación al "espacio comprendido entre el mar y dos líneas que se fijará en el terreno por peritos nombrados por los Gobiernos de Chile y Bolivia." Por el artículo 8 se explicita también que "don Luciano Armand podrá exportar los minerales que extraiga de las minas que haya dentro de los grados 23 y 24 de latitud meridional, sujetándose para el denuncia y trabajos de dichas minas, a las prescripciones de las leyes de Bolivia y pagando a los Gobiernos de Chile y de Bolivia los derechos de exportación de metales que tienen fijados actualmente las leyes de Chile." (A.R.E. Chile 1.R.6).

El señor Armand no puede pagar los doscientos cincuenta mil de anticipo, entonces el representante boliviano anuncia al Gobierno con fecha de 12 de septiembre de 1866 que el Barón Arnoux de la Riviere, al que suponemos su representante o quizás accionista de la casa Armand, "nos dará letras sobre el Gobierno de Chile a tres y cinco meses de fecha, las que descontaremos de los bancos". (A.R.E. Chile 1.R.6).

El Barón Arnoux de la Riviere entrega una letra por ciento veinticinco mil que fue "negociada por el Banco Nacional de Chile, con el descuento del uno por ciento y no tres cuartos de que me lisonjeaba, siendo la causa de esta diferencia la resistencia de dicho banco a entregarnos dinero efectivo, pues prefería darnos letras sobre Londres o sobre las plazas de Bolivia." (Ibid, 23 de septiembre de 1866).

8. Enrique Meiggs, siguiendo a su biógrafo Watt Stewart (Constructores de la América Latina, Ed. Poseidón, Buenos Aires, 1947) nació en Nueva York en 1811. Trabajó durante un tiempo en

No sorprende que al producirse el fracaso de la Casa Armand en el asunto del guano, los Gobiernos respiraran aliviados cuando Meiggs se mostró interesado en tomar a su cargo el negocio. "Don Enrique Meiggs, el gran empresario de las líneas férreas de la América del Sur, el fundador del Banco Boliviano, ha hecho propuestas para tomar a su cargo la especulación de Mejillones, ofreciendo al mismo tiempo las garantías que yo exigía" - señala en carta a la Cancillería boliviana, el Ministro de Bolivia en Chile, Aniceto Vergara Albano - "el señor Meiggs cuenta para el negocio con fuertes capitales, y tanto por su carácter y antecedentes como por las empresas que actualmente dirige y los bienes que posee en Chile es sin disputa el hombre más aparente para dirigir la explotación de Mejillones". (9)

 San Francisco, en la época del auge del oro californiano, pero a raíz de algunos problemas que tuvo con la ley por la falsificación de documentos, huyó a Chile donde empezó a buscar fortuna. Poco a poco se fue creando fama de trabajar muy bien como contratista de obras, y finalmente se le dio la conclusión del ferrocarril de Santiago a Valparaíso. Terminó este trabajo que había derrotado a ingenieros de toda índole, con un año de anticipación al vencimiento del contrato. Esto lo llevó a la fama e hizo mucho dinero.

9. "Después de reuniones con el Presidente Pérez y sus ministros, hemos acordado lo siguiente : 1.- Enrique Meiggs tomará desde el 15 de marzo de 1869 y en la suposición de que Armand no llene sus compromisos, y se rescinda por esta causa el contrato ajustado con él, la explotación de las guaneras de Mejillones y de los minerales que existen en su territorio, limitado entre los grados 23 y 24 .

2.- Meiggs compra al precio de cinco pesos moneda de Chile, un millón quinientas mil toneladas de guano, debiendo exportar en cada año 30.000 toneladas y pagando por mitad este precio a los Gobiernos de Bolivia y Chile a tiempo de salir cada cargamento.

3.- Los edificios, muelles, rieles, necesarios para la explotación la pagarán por mitad a la expiración del contrato los Gobiernos

El contrato de venta de guano a Meiggs fue aprobado por el Gobierno de Bolivia y entró en vigencia el 5 de diciembre de 1868 con algunas alteraciones. (10)

El Gobierno de Melgarejo contrajo una serie de onerosos compromisos económicos y que luego no pudo cumplir, endeudándose y empeñando todas las riquezas del Litoral en su pago. Analizaremos algunos de los más importantes.

El 9 de noviembre de 1869 se amplían los negocios del Gobierno de Bolivia con el señor Meiggs al concluirse un contrato de emprés

de Chile y Bolivia.

4.- Se les permite introducir libres de derecho, fuera de los que designaban el antiguo contrato, el carbón de piedra y los ladri-
llos a fuego que conduzcan los buques de Meiggs destinados al car-
guío de guano.

5.- Toda dificultad o controversia con motivo del contrato se
rá fallada por el tribunal de Chile que conoce de las cuestiones que
ocurren entre el Gobierno y los particulares. Meiggs acepta en este
caso la condición de ciudadano chileno y renuncia a la protección de
las leyes de su país. en mi concepto debemos felicitarnos por
el feliz término a que se va a arribar en esta negociación." Firma es
ta misiva el ministro de Bolivia en Chile, Aniceto Vergara Albano. (M.
R.E. Chile 1.R.6)

Hay varias cosas que llaman la atención de la lectura del do-
cumento que presentamos. Primero, que el Ministro Vergara Albano
no estuviera enterado de que Meiggs ya en 1866 estaba planeando ri-
far todas sus propiedades en Chile y trasladarse al Perú o a Bolivia,
como lo indica una carta de Muñoz Cabrera fechada el 15 de noviem-
bre de 1866, (M.R.E. Chile 1.R.6), y lo que Stewart dice que "hacia
1868 Meiggs decidió ir al Perú" (W. Stewart, op. cit., pg.14). Luego,
la inclusión de la cláusula en la que Meiggs acepta la condición de
ciudadano chileno para cualquier problema emergente del cumplimien
to o incumplimiento del contrato por alguna de las partes.

10. "1.- que los litigios procedentes del contrato se resolviesen
por los tribunales de Bolivia en vez de resolverse por los de

tito de cuatro millones de pesos fuertes que hacía Meiggs al Gobierno boliviano. El Gobierno de Bolivia se obligaba a emitir Bonos del Estado por el valor del préstamo, bonos que debían ser colocados por cuenta y riesgo del propio Meiggs. Por el contrato el empresario americano también estaba facultado para actuar como Agente Financiero de Bolivia o, en su defecto nombrar a alguien para que lo fuera. Por lo que hemos podido averiguar Meiggs nombró al Banco de Ossa

de Santiago de Chile como agente financiero. (11)

Chile. 2.- que en el depósito de 200.000 pesos en bonos de la deuda de Chile, a que se obligaba Meiggs para garantizar la ejecución del contrato, pudiesen figurar igualmente los bonos de la deuda boliviana o peruana. 3.- que, aunque la tonelada estipulada por Chile en el contrato era de mil kilogramos, Bolivia consentía en dar a Meiggs la tonelada inglesa de registro, o sea un 25% aproximativamente más que la tonelada métrica. 4.- que se respetase la concesión hecha por el Gobierno de Bolivia al brasilero Pedro López Gama para extraer del Morro de Mejillones 150.000 toneladas inglesas de guano, libres de todo derecho" (Sotomayor Valdés R., La Legación de Chile en Bolivia, desde septiembre de 1867 hasta fines de 1870, Santiago de Chile, Imprenta Chilena, 1872, pg. 135).

11. "Meiggs daba en préstamo al Gobierno de Bolivia la suma de cuatro millones de pesos fuertes, con el interés anual del ocho por ciento y el dos por ciento de interés acumulativo. Para hacer efectivo dicho impuesto, el Gobierno debía emitir Bonos del Estado por el valor de los cuatro millones del préstamo, los que debían ser colocados al ochenta y cinco por ciento por Meiggs y por cuenta y riesgo de éste, y entregados los valores en dinero correspondientes a los bonos, en cuatro pagos, de los que debía además deducir Meiggs el dos y medio por ciento de comisión que el Gobierno le abonaba. Pero se entrelazó al empréstito un segundo negociado, por el cual el Gobierno de Melgarejo vendía a Meiggs todos los guanos del Litoral comprendidos entre los grados 23° y 25° de latitud Sur, al precio de 6 ps tonelada hasta que se agotaran los depósitos que existían en los mencionados grados. Además Meiggs por razón del mismo empréstito, recibía la concesión de explotar todos los minerales que se encontraran en Mejillones y el Gobierno de Bolivia se declaraba, a su vez, sin derecho para otorgar privilegio alguno, durante cinco años, para que pudieran construirse ferrocarriles, que llegasen o partiesen de Mejillo-

Casi un año después el 31 de octubre de 1870, se llegó al acuerdo que ha sido denominado "Velarde - Meiggs" en el que Meiggs rescindía el contrato con Bolivia, bajo las siguientes condiciones :

- 1.- La devolución a Meiggs de un millón de pesos fuertes que tenía ya otorgados al Gobierno de Melgarejo, con los intereses respectivos, liquidados hasta la total cancelación de este capital.
- 2.- Un pago por daños y perjuicios a Meiggs por la suma de ochocientos mil fuertes. El Gobierno boliviano se comprometió con Meiggs a comprar todos los bienes inmuebles y muebles que éste tenía instalados en el Litoral, destinados a la explotación del guano. (12)

Meses antes los Gobiernos boliviano y chileno remataron en forma conjunta cuatrocientas mil o cuatrocientas treinta mil toneladas de guano en subasta pública (las cifras no coinciden en los documentos); el remate se declaró en favor del señor Nicómedes Ossanes o sus alrededores" (Memoria del Secretario General de Estado, D. Casimiro Corral que presenta a la Asamblea Constituyente de 1871, Sucre 1871, VII 24, BNB PO MH, pg. 17 - 18)

El Congreso boliviano reunido en Oruro, el 5 de diciembre de 1870, todavía bajo el Gobierno de Melgarejo y bajo la presidencia en el senado de Quintín Quevedo, introdujo algunas modificaciones en el contrato de guano y del empréstito Meiggs. Las modificaciones principales son: que el contrato no significa privilegio exclusivo a favor de Meiggs en la explotación y laboreo de minas, aunque se aprueba el contrato anterior de explotación y exportación de los guanos del Litoral que se hallen entre los grados 23° y 25° de latitud Sur y, además, el empréstito correlativo celebrado entre el Gobierno de Bolivia y Meiggs. En caso de que Meiggs no estuviera conforme con estas modificaciones, se debía romper el contrato y negociar otro a fin de reintegrar a Meiggs las sumas que hubiera entregado.

12. Corral op. cit., pg. 17 - 18.

por haber sido el mayor postor, habiendo pujado hasta la suma de quin ce pesos fuertes por tonelada. Intervino en dicho remate, como Agente Financiero de Bolivia, el señor Meiggs. Lo sintomático del caso es que el adjudicado resultó ser el mismo Meiggs, pues Ossa había actuado como representante y apoderado suyo. La actitud de Meiggs fue luego censurada por R. Bustillo en correspondencia dirigida al can ciller boliviano el 26 de septiembre de 1871. (13)

Para el Gobierno boliviano empiezan a partir de entonces mil problemas para poder cubrir la deuda de un millón ochocientos mil fuertes que debe a Meiggs. No podemos precisar si se le llegó a pagar todo el monto, aunque a fines de 1872 en un listado de la sección recaudación de la embajada de Bolivia en el Perú consta que se hacían pagos muy periódicos a Meiggs, con cargo a la subvención aduanera que el Gobierno del Perú abonaba mensualmente al de Bolivia. (14)(15)

Este análisis no tiene otra pretensión que aclarar la situación que existe hacia 1872 entre el Gobierno de Bolivia y el señor Enrique Meiggs. Resumiendo : Durante el Gobierno de Melgarejo hizo su apa rición el famoso constructor de ferrocarriles de la América del Sur, don

13. A.R.E. Chile 1.R.7

14. A.R.E. D I Perú 12 - 26.

15. El 14 de agosto de 1871, en Consejo de Gabinete del presidente Morales y por autorización concedida al Ejecutivo por ley de la Asamblea del día 3 del mismo mes y año, se ratifica el con venio Velarde - Meiggs aclarando que Meiggs sólo puede explo - tar guano de Mejillones en conformidad a sus contratos de 15 de junio de 1870 celebrados en Chile por treinta mil toneladas por una parte y cuatrocientas treinta mil por compra que ha hecho en subasta pública (A.R.E. DI Perú 12 - 17)

Enrique Meiggs. (Ver nota 8, capítulo Tercero) Este empresario norteamericano hizo operaciones financieras no sólo en Chile y el Perú sino también en Bolivia, aunque este último aspecto no ha sido profundizado por su biógrafo, Watt Stewart. La intervención de Meiggs en los asuntos financieros de Bolivia fue muy importante y compleja. A partir de 1868, aparece como uno de los principales comercializadores del guano de Mejillones, suscribiendo con los Gobiernos de Bolivia y Chile un contrato para la explotación de un millón quinientas mil toneladas de guano. Con el Gobierno de Bolivia suscribió posteriormente un contrato de empréstito de cuatro millones de pesos. Ambos contratos sufrieron modificaciones hasta que aparentemente fueron cancelados. Solamente quedaron pendientes los pagos que le adeudaba Bolivia a Meiggs, un millón ochocientos mil pesos fuertes, consecuencia del contrato de empréstito, y el contrato conseguido después de subasta pública de cuatrocientas treinta mil toneladas de guano, otorgado por los dos países.

En 1868, don Aniceto Vergara Albano, chileno (*16), contrató

*16. Aniceto Vergara Albano, representante diplomático chileno ante el Gobierno de Melgarejo supo ganarse la confianza de este gobernante y logró que en poco tiempo fueran reanudadas las relaciones diplomáticas boliviano - chilenas interrumpidas por Achá. También fue el principal artífice del Tratado que se firmó entre los dos países, el 10 de agosto de 1866, el Tratado de Medianería. Melgarejo, como recompensa por haber logrado la firma del Tratado, nombró a Vergara Albano, primero Ministro de Hacienda, cargo que éste no aceptó, y luego diplomático de Bolivia ante Chile, cargo que sí ejerció por varios años. (José Fellman Velarde, Historia de Bolivia, tomo II, Editorial Los Amigos del Libro, Cochabamba, 1970, pg. 203)

un empréstito que originalmente estuvo destinado a la construcción de una línea férrea de la costa al interior, declarando en enero del mismo año " que para garantir el fiel pago de los intereses y amortizaciones , OBLIGO IRREVOCABLEMENTE A LA REPUBLICA DE BOLIVIA empeñando todas sus rentas y afecto especialmente la renta aduanera y la explotación de los guanos de Mejillones y derechos de exportación de metales". (17) Este empréstito era por un millón de pesos, "consumido él en su mayor parte en intereses del mismo empréstito y en pagamentos del ejército" - dice Corral en su Informe a la Asamblea - "apenas se ven dos partidas que alcanzan la suma de 10.400 bs votados para dos caminos carreteros que debían partir de esta ciudad (Sucre) a la frontera y a Potosí, suma que tampoco fue oblada". (18) Finalmente, este empréstito conocido como el Empréstito Concha y Toro fue subrogado en otras concesiones. En 1876, mediante un arreglo, la compañía Huanchaca se hizo cargo de él. (19)

También en 1868, se firma un convenio entre el Gobierno de Melgarejo, y el coronel norteamericano George Earl Church quien organiza una Compañía Nacional de Navegación Boliviana en el Mamoré y Madera, cubriendo una distancia de ciento sesenta y ocho millas en plena selva virgen. En 1869 Church solicita del Gobierno boliviano garantía

17. C. Aramayo Avila, Ferrocarriles Bolivianos, La Paz, 1959 , Imprenta Nacional, pg. 41.
18. Corral, op. cit., pg. 17.
19. Vásquez, Mesa, Gisbert, op. cit., pg. 377.

de los bonos que debían emitirse para reunir los recursos, y en mayo de 1871 el Congreso ratificó sus negociaciones para el empréstito y la construcción del ferrocarril, con un costo calculado de seiscientas veinticinco mil quinientas treinta y nueve libras. Entre 1876 y 1877 Church se da cuenta de que la selva es más fuerte que él, y finalmente fracasa la obra. "Se atribuye"- dice Hanke -"como causa del fracaso la enconada oposición de los intereses comerciales de la costa del Pacífico y los intentos del Gobierno boliviano para obstaculizar a Church después de la firma del contrato". (20)

Durante el Gobierno de Melgarejo se contrató también el empréstito La Chambre en Lima, el cual de un millón de pesos nominal no dio sino una tercera parte. (21) De esta misma época son la fundación del Banco Nacional de Bolivia y el Crédito Hipotecario. En estos bancos como en todas las grandes operaciones financieras de la época de Melgarejo aparece Enrique Meiggs.

La alta cotización que adquirieron el guano y el salitre en los mercados mundiales produjo un movimiento económico hasta entonces nunca visto, consecuencia de lo cual son los empréstitos ya mencionados. Ninguna de estas operaciones favorecieron al Tesoro Nacional por el descuido y mal manejo de los fondos por los responsables de las

20. Resumido de "Nota sobre la vida y las publicaciones del Cnl. George Earl Church", Lewis Hanke, en introducción al libro de Bartolomé Anzans de Orsúa y Vela, Historia de la Villa Imperial de Potosí, Brown Univ. Press. 1965, Tomo III, pg. 470 - 478 .

21. Vásquez, Mesa, Gisbert, op. cit., pg. 362.

finanzas nacionales. (22)

Con relación al salitre presentamos también un panorama general. Antes de 1860 el guano era de lejos mucho más importante que el salitre. Los depósitos de salitre fueron explotados por capitales privados y los productores simplemente pagaron un impuesto de exportación sobre los embargos a los Gobiernos de Bolivia y Perú. En Tarapacá principalmente la casa de Gibbs estaba muy involucrada con el salitre, así como antes lo había estado con el comercio del guano. En Bolivia el decreto de 18 de septiembre de 1866 había otorgado a Puelma y Ossa una concesión de cinco leguas cuadradas y continuas de terrenos en el Litoral. Estos dos capitalistas chilenos fundaron una sociedad con el nombre de Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama, que incluía entre otros a Manuel Antonio de Lama, con el fin de fomentar exploraciones en el desierto e iniciar la explotación salitrea. Pero no contaban con los capitales necesarios para ello. Ossa no había conseguido despertar en Agustín Edwards el interés por el sa

22. Para ejemplificar lo señalado arriba, citamos textualmente una referencia a la Aduana de Cobija hecha por Casimiro Corral, op. cit., pg. 27, "al verificarse el cambio político en el Puerto de Cobija se han encontrado los libros de este Tesoro en el más completo desorden. Parece que sistemáticamente se hubiera procedido con tales manejos, a fin de dejar el caos en todas las oficinas para hacer improbables sus derroches. A fuerza de grandes dificultades se ha conseguido alcanzar algunos datos que manifiestan el rendimiento de la Aduana durante los seis años de la Administración pasada, aunque sin la nomenclatura de las diferentes cuentas que constituyen el giro de esa oficina. . . . El documento No. 12 os demostrará los ingresos generales que ha tenido esa oficina desde 1865 a 1870; aunque no es el resultado del Balance de las cuentas que debió formar su Administrador, se ve que la renta total en este período de seis años ha sido de 956.146 ps 47 y medio centavos o sean 764.917 bs 18 centavos, lo

litre. Tampoco conseguía atraer la atención de don Enrique Meiggs, el famoso empresario norteamericano. (23)

El 5 de septiembre de 1868 se dictó otro decreto por el cual se concedía a la Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama, el privilegio exclusivo de quince años para la explotación, elaboración y libre exportación del salitre del Desierto de Atacama; también se concedía a esta Sociedad por quince años el privilegio para establecer una vía carretera de treinta leguas de largo desde la costa al interior, incluyendo una legua de latitud en toda la longitud del trayecto. (24)

La Sociedad Explotadora logró interesar a la Compañía de Salitres de Tarapacá que estaba formada por Smith, Gibbs y Clark. El 1° de marzo de 1869 se firmó en Valparaíso la escritura de compra y venta entre estas dos sociedades. La nueva entidad salitrera, la primera que explotaría nitrato de soda fuera del territorio peruano, recibió el nombre de Melbourne Clark y Cía., estando formada por los siguientes socios, en orden de importancia: Gibbs, Ossa, Puelma, Edwards, Clark y Smith. (25)

que da por término medio un producto anual de 122.890 bs 40 centavos". No se ha podido conseguir el documento número doce mencionado, pero pensamos que esta cita es elocuente por sí misma.

23. Bermúdez, op. cit., pg. 196.

24. Bermúdez, ibid, pg. 199.

25. Los bienes de la Melbourne Clark estaban constituidos básicamente por las concesiones otorgadas por el Gobierno de Bolivia en los años 1866 y 1868 y que en resumen eran :

1. Concesión de 18 de septiembre de 1866: cuatro leguas cuadradas en quebrada de San Mateo y cinco leguas cuadradas en el punto que los concesionarios designasen (y que fue el Salar del Carmen) pa

En 1872, cuando se vio el interés boliviano para construir un ferrocarril hacia los depósitos de Caracoles que se suponía iban a durar por muchos años, la Melbourne Clark y Compañía se dirigió al Gobierno de Chile solicitando "la protección diplomática para los derechos y cuantiosos intereses de nuestra compañía, de la cual son so cios varios ciudadanos chilenos". (26) La compañía se apoyaba en las concesiones adquiridas por la anterior Sociedad Explotadora, y se dispuso a organizar una nueva sociedad que explotara conjuntamente el ferrocarril y los salitres.

Se constituyó así, en octubre de 1872 una nueva firma con el nombre de Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta (heredera de Melbourne Clark). Poseía un capital de dos millones quinientos mil pesos, representado por dos mil quinientas acciones de un mil pesos cada una y aportado en la siguiente forma: Gibbs, ochocientas cuatro acciones; Edwards, ochocientas cuarenta y ocho y Puelma ocho cientas cuarenta y ocho. (27) Esta compañía venía a tener ahora el de ----- ra explotar salitre y bórax.

2. Privilegio de 5 de septiembre de 1868, exclusivo y por 15 años, sobre un camino carretero de sangre de 30 leguas, que incluía una legua de latitud en toda su longitud, comprendidas en esta adjudicación todas las sustancias que contuvieren los terrenos, como salitre, bórax, sal, cal, azufre, etc., con excepción de los minerales de oro, plata y cobre.

3. Privilegio de 5 de septiembre de 1868 para explotar, elaborar y exportar libremente durante 15 años, el salitre de cualquier punto donde se encuentre en el Departamento de Cobija. (Bermúdez, op.cit.pg.202)

26. Bermúdez, op. cit., pg. 220.

27. Bermúdez, op. cit., pg. 231.

recho exclusivo para la explotación y exportación del salitre en el Litoral boliviano. Su campo de acción estaba limitado al principio y en el hecho a la región de Antofagasta, un depósito de caliches muy abundante ubicado en el Salar del Cármen. (Ver mapa N° 3)

En la parte septentrional, es decir la parte del Desierto de Atacama situada frente a Tocopilla, al Norte y Sur del paralelo 22°, no había sido recorrida por cateadores de salitre hasta el año 1870. En este año y los siguientes se hicieron varios descubrimientos y se otorgaron concesiones a Juan Forrastal, Francisco Allenk, Juan Vargas y otros. La Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta presentó un reclamo y consiguió que se anulasen estas concesiones por estar en contradicción con los privilegios de esta Compañía. Con la caída de Melgarejo y las leyes de agosto de 1871, se otorgaron otros privilegios en la zona salitrera situada frente a Tocopilla y, además en otra cerca de Cobija. Toda esta región recibió la denominación de Toco.

Hacia los años de 1873 y 74 se organizaron varias compañías explotadoras de salitre en el Toco, entre ellas la de Narciso de la Riva, Francisco S. Ojeda y Compañía, y la más grande entre éstas, la Sociedad de Pedro López Gama. (*28)

*28. Bermúdez señala que por la dificultad de extracción, distancia, etc., en el Toco, se hacían necesarios grandes capitales, y que por la escasez de éstos se mantendría en estado improductivo esta región hasta fines de 1878, año en que gran parte de las salitreras del Toco estaban siendo transferidas al Gobierno del Perú. (Bermúdez, pg. 238) No pretendemos ahora establecer si Bermúdez tiene o no razón con esta afirmación, porque de ella se puede deducir, como lo hace Bermúdez, que éste es uno de los motivos que sirvieron de base para la Guerra del Pacífico por parte de Chile. Para ello es necesario un

La explotación de los minerales de plata de Caracoles demuestra cómo un yacimiento minero rico puede ser desconocido durante un largo período de siglos debido a que no se puede llegar a él por falta de medios de comunicación. Así se descubre Caracoles a medida que se construyen éstos, obedeciendo a otros incentivos como la búsqueda del huano y salitre en especial. (29) Según Roberto Querejazu (30) estas minas fueron descubiertas al año de firmado el Tratado de 1866, 1867, con Chile, por un cateador llamado Simón Saavedra, enviado por José Díaz Gana. (31) Bermúdez señala que fueron descubiertas el 24 de marzo de 1870. No sabemos cuál de estas fechas es la correcta. Lo cierto es que ya Dalence (32) indica en 1848, fecha en que escribe su libro, que en Atacama "hay sobrados motivos para afirmar que en ----- estudio profundo y detallado de la historia del salitre y del guano en el Litoral boliviano. En el libro ya citado de Edgar Oblitas, capítulo dos, se encuentran muchos detalles muy interesantes con relación al guano y al salitre.

Entre las estacas que explotaba la Sociedad de Pedro López Gama estaba la Diana, Peregrina, California, Santa Ana, Bellavista, y muchas otras más. Zoilo Flores tiene intereses en estas estacas, no sabemos si como propietario exclusivo de algunas de ellas, o como accionista de la Sociedad de Pedro López Gama. Además es abogado y apoderado de esta Sociedad en Cobija y se ocupa de todos los asuntos relativos a trámites, pedimentos, registros de pedimentos, viajes de exploración, compra y venta de estacas salitreras, etc. (AZF, 1873).

29. Peñaloza, Historia Económica de Bolivia, Tomo I, Ed. Artística, 1946, La Paz, pg. 301.
30. R. Querejazu, Artículo de Presencia Literaria, marzo, 1979.
31. Peñaloza, op. cit., pg. 301
32. Dalence, Bosquejo Estadístico de Bolivia, U M S A, 1975, pg. 70.

el reino mineral son abundantes sus cerros. El aspecto físico que presentan las montañas desde su mayor altura hasta tocar en sus bases y los trabajos de reconocimientos practicados en los cerros que hacen frente al mar, demuestran claramente, que tanto en la costa, como en lo interior o Atacama Alta, están por descubrirse inmensas masas metálicas de todo género". De manera que era sabido que habían ricos depósitos mineros en el Litoral y era cuestión de tiempo el que fueran descubiertos.

Las minas de Caracoles, cuyos depósitos no estaban en un solo lugar sino en una pequeña cadena de cerros, denominados luego Caracoles I, II, III y IV, cobraron una importancia inusitada por la calidad y cantidad de plata que producían. Pasaron pronto a ser una de las más importantes fuentes de plata del mundo, convirtiéndose su explotación en uno de los negocios más lucrativos y deseados. (33) La producción tenía un promedio de cincuenta marcos por cajón y llegó a ochenta mil marcos de metal por mes, o sea, superior en un cincuenta por ciento al total de la producción de los demás centros mineros de Bolivia, incluyendo la famosa mina de Huanchaca. (34) Se les atribuyó tal importancia a estas minas que fueron consideradas superiores al Cerro Rico de Potosí, haciendo que los otros productos del Litoral, el guano y el salitre, perdieran importancia. (35)

33. Peñaloza, op. cit., pg. 301

34. Cada cajón de plata tenía 50 quintales de peso. A. Mi - tre, op. cit., pg. 96.

35. Los minerales de plata de Caracoles, poseídos enteramente

Lamentablemente estas minas estaban ubicadas entre los grados 23° y 25° y de acuerdo al Tratado de 1866 se estipulaba que no solo debían partirse Bolivia y Chile el guano, sino también los derechos de exportación de los minerales que se explotasen en esos grados. (36)

En cuanto se supo la noticia de su descubrimiento, se produjo una avalancha humana, especialmente de negociantes y aventureros chilenos que en pocos días se internaron en el desierto corriendo desesperadamente para conseguir buenas estacas. En los primeros cuatro años se hicieron catorce mil peticiones, (37) y se asentaron en el territorio más de diez mil personas. Todos los víveres, forraje, herramientas, incluso el agua, tenían que ser traídos de otros lugares: algunos de pueblos cercanos y otros desde Chile.

La legislación minera por entonces vigente, al reconocer la propiedad minera, obligaba a los concesionarios a reservar la Cuarta Estaca Mina para el Estado, base sobre la que el Gobierno comenzó a efectuar concesiones especiales que constitúan privilegios en compensación de empréstitos y anticipos de fondos hechos por diversos motivos. Esta política no solo fue realizada por Melgarejo, sino que los por capitales chilenos y extranjeros, tuvieron un impuesto muy favorable ya que tenían que pagar un impuesto general sobre minerales que excedieran un valor de trescientos un marcos por cajón. Los minerales de esta zona daban hasta ochocientos marcos por cajón, por lo que los mineros se vieron muy favorecidos por este impuesto especial. Antonio Mitre, La Minería de la Plata en el Siglo XIX en Bolivia, (tesis de doctorado, inédita, Columbia University, 1977, pg. 97).

36. Aquiles Vergara Vicuña, Lecciones del Pasado advertencia para el porvenir, La Paz, 1936, pg. 192, art. 2°.

37. R. Querejazu, Artículo citado.

Gobiernos que le siguieron la practicaron en forma más sistemática .

(38) Uno de los concesionarios de la Cuarta Estaca Mina del Estado fue Pedro López Gama a quien se le habfan hecho concesiones para explotación del guano en Mejillones, desde 1862. En efecto, estas concesiones sufrieron alteraciones al ser otorgadas primero a Armand y, luego a Meiggs. Por este motivo, el Estado compensó a López Gama concediéndole la Cuarta Estaca Mina. Además, el Gobierno boliviano decidió solucionar su problema concediéndole, en 1872, el derecho a percibir el veinticinco por ciento del producto neto de las estaca minas de Caracoles, aceptandose poco después, en abril de 1873, su propuesta para la explotación de las estaca minas del Litoral que pertenecieran al Estado. El concesionario Pedro López Gama se obligaba a entregar al Gobierno la suma de un millón doscientos cincuenta mil pesos en varias cuotas. (39) Poco después, López Gama demandó al Estado por incumplimiento del contrato, alegando que tenía derecho a todas las estaca minas descubiertas y por descubrirse. El fallo resultó favorable para el contratista. Este incidente y la preferente atención puesta por Gama a otras actividades, hicieron que se descuidara la explotación de los minerales de Caracoles, en la parte perteneciente al Estado. (40)

Los minerales de Caracoles tuvieron un período de auge que

38. Peñaloza, op. cit., pg. 302.

39. Peñaloza, op. cit., pg. 304.

40. Peñaloza, op. cit., pg. 305.

duró hasta 1878, año en que comenzaron a declinar. Pero el Estado boliviano recibió míseras sumas por toda esa riqueza, mientras que los particulares se enriquecían con ella. (41)

Caracoles se halla situado como a veinte leguas al Sur de Calama, en una serranía que corre de Norte a Sur por más de diez leguas, cortadas por varias quebradas y por una sierra baja que se interpone y que se le llama La Isla, de donde nace la división del mineral en tres secciones que se denominan 1°, 2° y 3° Caracoles. (42) Por las dificultades en el aprovisionamiento, muchas minas tuvieron que paralizar sus trabajos pues sólo tenían los pozos de ordenanza, y esperaban que se abrieran vías de comunicación a la costa que facicilitaran la introducción de víveres, herramientas y otros útiles.

En cuanto a las carreteras de acceso a Caracoles, la naturaleza les había puesto vías naturales de comunicación con los puertos del Litoral boliviano, pero que no eran sino senderos que trataban de habilitarse para carreteras. Y por la carestía de forraje y agua, era muy necesaria la construcción de un ferrocarril que transportara el mineral hasta la costa.

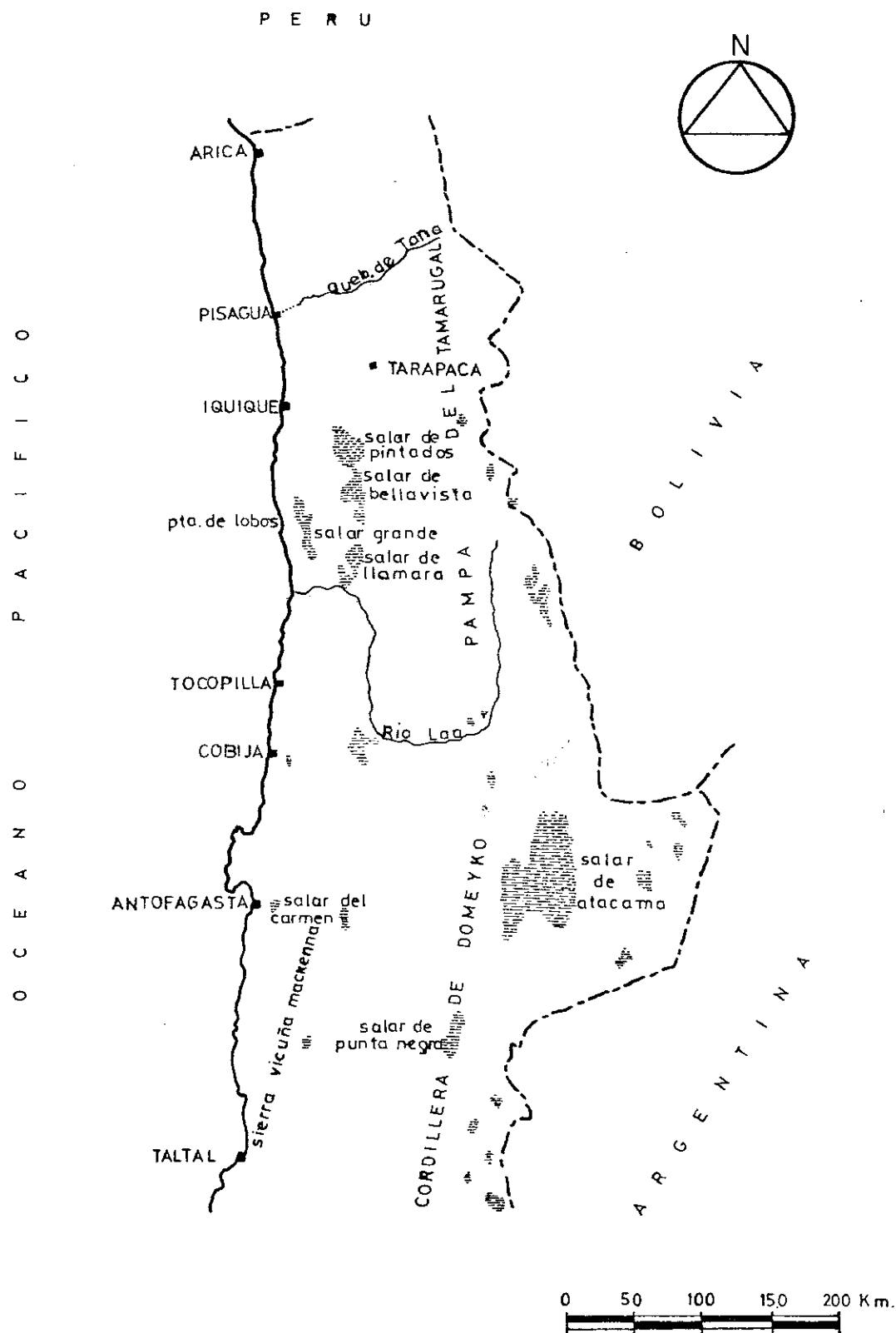
Los concesionarios de guano y salitre se interesaron rápida - mente por los minerales de plata y empezaron a presionar al Gobierno para que se les diera o reconociera, como en el caso de la Compañía

41. Peñaloza, pg., 302

42. Informe del Prefecto del Litoral, Ruperto Fernández BNB M422 (XVI).

de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, concesiones para construir la ferrovía de Caracoles a la Costa y, al mismo tiempo, para transportar a través de ella su guano o salitre. Simultáneamente, buscaban ejercer el monopolio en el transporte, imponiendo sus fletes y tarifas para el acarreo de minerales y otros, como víveres y pasajeros.

La explotación de Caracoles fue tan caótica que no ha permitido establecer en qué medida se realizaba la partición con Chile, establecida por el Tratado de 1866.



① AMBITO GEOGRAFICO

O. BERMUDEZ - OP. CIT.

CAPITULO CUARTO

EL MEDIO AMBIENTE Y LA NECESIDAD DEL FERROCARRIL

No se pretende ahora escribir sobre los títulos y derechos que poseía Bolivia sobre una zona del Litoral del Pacífico : Atacama. Es to ya ha sido estudiado y demostrado de manera concluyente y definitiva por varios escritores e historiadores, como Fernando Cajías (1), Jorge Escobari Cusicanqui (2), Edgar Oblitas Fernandez (3) para no citar más que unos cuantos de los últimos especialistas que analizan este tema. Lo único que se busca es ubicar al lector en un marco geográfico concreto y por eso se resumen brevemente estos aspectos.

Cuando Bolivia surgió como nación independiente, contaba entre sus territorios el de Atacama. Según Cañete, se dilataba por lo ancho sobre la costa del Mar del Sur, a poco más de cien leguas desde el río Salado, el cual lo dividía del reino de Chile, hasta el del Loa que servía de lindero con la jurisdicción de Pica. Su longitud corría de Este a Oeste hasta sesenta y cinco leguas, colindando con la provincia de Salta y el partido de Lípez.(4) Es el territorio comprendido

1. Fernando Cajías, La Provincia de Atacama, 1825-1842, Ed. Instituto Boliviano de Cultura, La Paz, 1975.
2. Jorge Escobari C., Historia Diplomática de Bolivia, Imprentas Unidas S.A., 2a. Ed., La Paz, 1975.
3. Edgar Oblitas F., Historia Secreta de la Guerra del Pacífico, Ed. Peña Lillo S.A., Buenos Aires, 1978.
4. Citado por Cajías, op. cit., pg. 30.

entre los grados 22° y 26° de Norte a Sur y de Este a Oeste, entre la costa y el paralelo 67° aproximadamente. (Ver Mapa N° 1)

En la zona del Litoral hay cuatro subzonas, de Oeste a Este la Cordillera de la Costa, el desierto, los contrafuertes y los valles de los Andes y la Cordillera. La primera tiene como límite oriental la cordillera marítima que se observa desde el mar como una barrera de montañas con una altura media de mil metros y desprovista de vegetación. Detrás de la Cordillera de la Costa está la segunda zona: el desierto de Atacama, completamente árido, que se extiende desde el Norte de Tarapacá hasta el Sur del Taltal y es la región de las pampas salitreras. La tercera zona está formada por los contrafuertes cordilleranos, desprovistos de vegetación en partes y en otras con pequeños valles regados con aguas de los ríos cordilleranos. La cuarta zona está constituida por la Cordillera de los Andes, límite natural entre LÍpez y Atacama y, también, obstáculo, como el Desierto, para la comunicación con el interior. (5)

Esta enorme región, con una extensión aproximada de ciento ochenta mil kilómetros cuadrados (6), es muy seca y árida, siendo los oasis, lagunas y ciénagas naturales las únicas fuentes de aprovechamiento del agua indispensable. La escasez de agua constituyó el principal problema tanto para la supervivencia en esas regiones, como para la extracción de salitres (cuya elaboración se basa en pro

5. Citado por Cajías, *op. cit.*, pg. 33, de O. Bermúdez, *op. cit.*

6. Cajías, *idem*, pg. 31 .

cesos de decantamiento y lavado en varias aguas). Por otra parte, las aguadas y ríos no siempre estaban donde eran más necesarios : en las salitreras y minas en especial. Entre los ríos, se encuentra el Loa que pasa por Calama, Chiu Chiu y Chacance en la ruta de Cobija. El Loa se divide y toma otros nombres a lo largo de su curso .

Hasta el 1° de junio de 1829 Atacama formaba parte del departamento de Potosí. Desde esta fecha y por decreto de Santa Cruz, pasó a ser la Provincia de Atacama, independiente de Potosí, con capital en Puerto Lamar. (7)

En la época colonial, Atacama se dividía internamente en dos doctrinas: Atacama la Alta y Atacama la Baja. La capital de la primera era San Pedro y sus pueblos principales Tocoano, Soncor, Socaire, Payne, Susquise, Ingahuasi. Atacama la Baja tenía seis pueblos principales: Chiu Chiu, Caspana, Ayquina, Calama, Conchi y Cobija (ver mapa N° 2). La Alta era la región de los contrafuertes con algunos valles propicios para la agricultura, mientras que la Baja era la zona del desierto y de la costa. (8) Cuando Cobija pasa a ser el principal centro de la provincia (Decreto de Santa Cruz mencionado anteriormente), se le dió el nombre de Puerto Lamar. Diez años después, en 1839, se dividió el distrito Litoral en dos provincias: la del Litoral vino a heredar los territorios pertenecientes a Atacama la Baja y la llamada " Atacama " (en sentido estricto) vino a heredar lo que e-

7. Idem, pg. 35.

8. Ibidem.

ra la Alta. (9)

Desde esta fecha en adelante suponemos que hubo algunas transformaciones en la organización política de la zona, porque el 24 de octubre de 1871 Morales dicta un Decreto por el cual ya el Departamento de Cobija se dividía en cuatro Distritos, a saber: Distrito Litoral de Cobija, Distrito Litoral de Mejillones, Distrito Mineral de Caracoles y Distrito de Atacama, con capital en Puerto Lamar. (10)

(*11)

Las comunicaciones entre el Litoral y el interior de Bolivia eran muy difíciles. La ruta de la costa al interior, a fines de la colonia, iba de Cobija a Chacance, Guacate, Calama, Chiu Chiu, Santa Bárbara, Polapi, Tapaquilchas (Lípez), Vicachillas, Alota Río Grande, Amachuma, Agua de Castilla, Porco, Potosí (ciento diez y siete leguas). (12) "En esta distancia que, se franquea primero a lomo de mula, hay veinticinco leguas de arena movediza sin agua hasta Chacansi; luego vienen los desiertos donde hay apenas tres villorios, Calama, Chiu Chiu, y Santa Bárbara, perdidos, en cierto modo, en medio de llanuras arenosas, secas o en las montañas de la cordillera, que hay que cruzar antes de llegar a las mesetas". (13)

9. Idem, pg. 36

10. Boletín oficial N° 64, BNB M 58

*11. Este decreto especifica los límites de cada Distrito, los rangos y funcionarios que cada uno debe tener en los aspectos de hacienda, judicial, policial, religioso, correos, instrucción pública.

12. Cajías, op. cit., pg. 65.

13. Correspondencia con el Litoral, BNB MI, 1835.

El 20 de julio de 1853, Frederick W.A. Bruce, primer encargado de negocios de Gran Bretaña en Bolivia, escribe a su cancillería en los siguientes términos: ". Cobija es un villorio insignificante, con un puerto natural formado por un borde de rocas que se interna al mar, pero sin muelle o acomodación para el embarque o desembarque de mercaderías. Está rodeado de un desierto que se extiende desde la orilla del mar hasta la cordillera, y estando desprovisto de toda vegetación y muy escasamente provisto de agua de mala calidad, sus habitantes dependen de los aprovisionamientos que llegan de Chile y del Perú para su subsistencia. La ciudad más próxima es Potosí, a doscientas leguas en camino de herradura para mulas. El comercio de Cobija es artificial y se mantiene a costa de constantes sacrificios y con las rentas de la aduana". (14) Quitando de este documento toda la carga emocional que lleva consigo, por la difícil situación que le toca a la legación inglesa en Bolivia en esos momentos (ruptura de relaciones con Bolivia por problemas diplomáticos durante el Gobierno de Belzu), nos sirve para comprobar lo mala que era la situación del puerto.

El sistema postal de correos, funcionaba también con muchas dificultades. El problema principal era la falta de postas intermedias que colaboraran a los correos, o a los portadores de correo, con animales de relevo, agua y alimentos. La correspondencia en muchos

14. R. Querejazu, Bolivia y los Ingleses, Ed. Los amigos del Libro, La Paz, 1973, pg. 317 - 318.

casos tardaba mucho más de lo estipulado en llegar a su destino, en tre catorce y diez y siete días y generalmente más, ocasionando con siderables pérdidas al Gobierno y a particulares en los negocios que tenían en el Litoral. (15) Hacia 1877, con la habilitación de varios otros puertos más, se alivió un poco el problema, abandonando los intentos de transportarlos por tierra y utilizando a los barcos que re calaban en todos los puertos distribuyendo y recogiendo correspon den cia. Mediante la correspondencia de Zoilo Flores se puede ver que el correo era muy rápido y periódico, pero por mar, no por tierra, vía Arica o Lima.

Pero veamos ahora cuál era la situación de los diferentes pue blos y puertos del Litoral en 1871.

Por el "Informe que presenta el Delegado del Supremo Gobier no en el Departamento del Litoral de Bolivia", (16) y que lleva la fir ma del delegado Ruperto Fernandez, se puede tener una idea bas tante clara de la situación social, geográfica, política y econó mica del Litoral en 1871. Con esta información se ha elaborado el siguiente cuadro :

CUADRO N° 1

| <u>Localidad</u> | <u>Población</u> | <u>Principales Características</u> |
|------------------|------------------|------------------------------------|
| Tocopilla | 300 o 400 Hab. | Bahía no muy buena |
| Calama | 700 Hab. | A orilla de un río, buen pasto |

15. Cajías, op. cit., pg. 76

16. Ruperto Fernandez, Informe que presenta el Delegado del Su -

| Localidad | Población | Principales Características |
|-------------|------------|--|
| Caracoles | 1.000 Hab. | A veinte millas al Sur de Calama, en una serranía cortada por varias quebradas que dan origen a la división de 1°, 2° y 3° Caracoles. (17) |
| Mejillones | 400 Hab. | Muelle pequeño, puerto inmejorable. |
| Antofagasta | 300 Hab. | Bahía mala. |

La Compañía de Salitres tenía su oficina principal a ocho millas al interior del Puerto de Antofagasta, en el Salar del Carmen. Ahí existían muchas casas de adobe para los peones y un gran edificio para la gerencia. Daba ocupación a más de doscientos hombres y producía diariamente quinientos quintales de salitre. (18)

premo Gobierno en el Departamento del Litoral de Bolivia, BNB M 422 (XVI).

17. "El primero que se reconoce como el asiento principal, en un espacio de tres leguas tiene reunidas el mayor número de vetas descubiertas y registradas, entre las que se encuentran las minas Descubridora, Deseada, Merceditas, San José, Buena Esperanza, La Nisa, Monitora, Blanca Torre, Leonor y otras. El 2° tiene las de Vallnar, La Juana, Andacollo y otras; y el 3° tiene La Julia, San Juan, San Pedro y otras.

Existen más de 600 vetas registradas, fuera de multitud de estacas que no hay espacio donde colocarlas y que se hallan en la mayor parte abandonadas. Las minas en actual trabajo pasan de 150. Entre éstas hay 30 en beneficio con metales de buena ley en cancha o en circa; como 30 en trabajo de reconocimiento y el resto de simple amparo conforme al Código de Minería. Se ocupan en la actualidad más de ochocientas personas, en otros negocios otras doscientas personas". Ruperto Fernandez, Informe., pg. 16.

18. "La empresa de salitre tiene en este puerto una buena casa para su agente; quince casas para los trabajadores; cuatro bode

Crecieron también en importancia y número los puertos del Litoral. La Caleta, la Chimba o Antofagasta o Peña Blanca (19) se convirtió en punto de partida de los futuros empresarios al interior, hacia Caracoles. El 8 de mayo de 1871 La Chimba y Tocopilla se declararon puertos abiertos al comercio del mundo, además de Cobija y Mejillones. (20)

La razón de ser de La Chimba o Antofagasta había sido el salitre, porque las principales salitreras se encontraban cerca a este puerto (ver mapa N° 3), en especial los depósitos del Salar del Carmen, explotados por la Melbourne Clark y Co. Con el descubrimiento de Caracoles y por ser la carretera Antofagasta - Caracoles la más transitada, La Chimba, pasó a estar muy vinculada con Caracoles.

El 14 de agosto de 1871, Rafael Bustillo escribe desde Santiago a la Cancillería boliviana diciendo que "la riqueza metálica de Caracoles cuyos descubrimientos van tomando más incremento día a día y la existencia en nuestro Litoral de buenas minas de cobre y abundantes grandes para depósitos; seis canchas con capacidad de doce toneladas cada una; una grande de treinta y tres varas de largo y trece de ancho para depósitos de salitre, de la cual sale un ferrocarril hasta el muelle. Tiene además, sesenta carretas, sesenta mulas y cincuenta bueyes para el servicio de ellas; un corral para doscientos animales. Una máquina a vapor que puede destilar cinco mil galones de agua dulce por día; y un muelle para el uso particular de la compañía" . Rupert Fernandez, Informe. . . ., pg. 17.

19. Oscar Bermúdez, Historia del Salitre, desde sus orígenes hasta la Guerra del Pacífico, Ed. Universidad de Chile, Santiago, 1963, pg. 221.

20. Decreto de 8 de mayo de 1871, Anuario 1871, BC UMSA.

dantes depósitos de salitre y bórax están llamando fuertemente la atención del comercio del Pacífico sobre el ferrocarril que al fin será preciso construir para la explotación de tantas riquezas, juntándose a ello su posible prolongación al interior de Bolivia para servir a los intereses mercantiles del Sur ". (21)

Al poco tiempo de descubiertas las minas de Caracoles y cuando el Litoral boliviano empieza a despertar al comercio y al mercado interno y externo, se plantea la urgencia de un ferrocarril que comunique los diferentes salares, huaneras, salitreras y minas entre sí. El tránsito de carretas y mulas se hacía muy difícil y caro por falta de agua y víveres. El ferrocarril brindaba el medio de transporte que el desierto necesitaba. En realidad hubo muy poca discusión acerca de su importancia y necesidad.

El ferrocarril significaba no sólo el medio de transporte que se necesitaba en el Litoral, sino que era el medio más práctico y definitivo de comunicar la región costera con el interior de la República, simplificando la complicada tarea de transportar materiales, correo y personas de la costa al interior. Era muy importante también porque liberaba a Bolivia de la necesidad de utilizar los puertos del Sur del Perú, en especial Arica, con el consiguiente abaratamiento en los costos de los productos importados, y ampliación en las exportaciones, creciendo también los ingresos fiscales por el uso de los puertos y pago de impuestos, además de la ganancia que significaría el uso del

ferrocarril, si éste podía ser construído por el mismo Estado.

El problema empezó cuando se puso en tela de juicio las probables rutas por las que se podría construir la vía férrea. Los diferentes puertos se dieron cuenta de la importancia que tenía el ferrocarril para su propio desarrollo y progreso, y todos propusieron su territorio como el mejor y más apropiado para la vía férrea. La discusión se planteó en especial entre los puertos de Cobija, capital del departamento, Antofagasta, punto clave de la explotación de salitres, y Mejillones, muy importante por sus depósitos de guano y su hermosa bahía.

Analizando algunos editoriales de los periódicos de Lamar, particularmente, se puede ver el gran interés que tenían en que Cobija fuera el punto de partida del ferrocarril.

El editorialista de La Voz del Litoral (22), sostenía que el mejor punto de partida para el ferrocarril era Cobija. Señalaba que ingenieros de nota habían recorrido las alturas que cercan a La Chimba, Mejillones, Cobija y Tocopilla, y que ninguno de ellos había dudado en declarar que el punto de Tames, Cobija, era el más bajo y el más propio para un camino férreo. Según este informe, a Cobija se le da una altura de dos mil ochocientos cincuenta y tres pies y una gradiente de tres por ciento; a La Chimba una altura de siete mil pies y una gradiente de nueve por ciento; a Mejillones una altura de seis mil

22. La Voz del Litoral, Lamar, B N B M T 68 (a), en los periódicos N° 2 y N° 3.

pies y una gradiente de siete por ciento. (23)

El mismo editorialista, en fecha posterior, indica que la misma Naturaleza ha designado a Cobija como el punto de toda vía férrea a Caracoles y al interior de la República, por ser el único punto en que con más facilidad, con menos costo y en más corto tiempo se puede practicar la obra, y se pregunta : "¿Qué pueden significar esas argucias de si Cobija tiene casas o no las tiene, si vale un peso o cuatro reales, si en Mejillones hay más pescados y menos fiebre amarilla, muy linda bahía, etc. etc. . . .?" (24)

La prensa de Cobija invita reiteradamente a los miembros de la Comisión Nacional (nombrada por el Decreto de 25 de octubre de 1871) a que visite los lugares y personalmente califique el mejor lugar para el ferrocarril, en vista de la tremenda responsabilidad que esta Comisión acaba de contraer, ya que la respuesta que se dé será de vida o muerte para los pueblos involucrados. Opina que no es justo ni moral dictaminar y fallar meramente por noticias, informes y datos prestados según el interés y la pasión que asista a cada informante. (25)

Entre las razones que se dan por la prensa para señalar a Cobija como el punto privilegiado y no a Mejillones está la distancia . De Cobija a Caracoles hay noventa y nueve millas fáciles de reco -

23. Ibidem.

24. Idem, N° 4.

25. Ibidem.

rrer a mula en diez y ocho a veintiún horas. De Mejillones a Caracoles hay ciento cuarenta millas de mal terreno, montañas, lo que supondría la necesidad de perforar túneles. (26)

En el periódico de fecha 16 de noviembre de 1871 (27), se sostiene que si el ferrocarril de Mejillones no es imposible, a lo menos es y debe ser más costoso, por más largo y dificultoso y debe gastar más tiempo. Otro problema crucial que se ve a la ruta por Mejillones es el del agua. Se considera que poco significan las distancias, las quebradas y las alturas, todo podría solucionarse con el tiempo y mucho dinero, pero la falta de agua es un obstáculo que no debe despreciarse de ninguna manera. En las ciento cuarenta millas que el tren tiene que recorrer de Mejillones a Caracoles no hay un solo punto en el que pueda proveerse de agua, y es un ferrocarril a vapor !!! . Si se lo construye de Cobija, hay en el trayecto más de veinticinco aguas, de agua potable y suficiente para servir al tren sin perjuicio del servicio público. Se concluye recalcando nuevamente la necesidad de una inspección inmediata de los lugares en que sería más fácil, más pronto y menos dispendiosa la colocación de una obra que ha de resolver los futuros destinos de Bolivia. (28)

Era tanta la importancia atribuida a los yacimientos de Caracoles, que el 24 de octubre de 1871 se decretó que el Departamento de

26. La Voz del Litoral, N° 2, noviembre 23, 1871.

27. Idem, N° 3.

28. Idem, N° 4 .

Cobija se dividiera en cuatro distritos. (29) Un mes antes, el 1° de septiembre de 1871, por Resolución Suprema se autorizó el establecimiento del Banco Nacional de Bolivia en Cobija. (30)

Siguiendo el Informe que presenta Ruperto Fernandez, Delegado del Gobierno en el Departamento Litoral (31), se asegura que las condiciones de Mejillones son inmejorables y opina que no hay en el Pacífico bahía parecida. Mejillones había sido declarado puerto principal con dependencia del Puerto Mayor de Cobija por Decreto de 24 de febrero de 1867. En 1871 sólo contaba con un muelle pequeño perteneciente a la casa contratista del carguío del guano. La población estaba en proceso de formación, puesto que llevaba pocos años de existencia, y se estaba organizando la ciudad conforme a un plano elaborado por la Prefectura y aprobado por el Gobierno. (32)

En Antofagasta (33), el puerto de este nombre llamado también Caleta de La Chimba y situado más al Sur Cerca de los límites con la República de Chile, no estaba en 1871 habilitado para el comercio extranjero; las condiciones de la bahía, informaba Fernandez, eran ma

29. Ibidem.

30. El Banco Nacional de Bolivia se organizó como una Sociedad Anónima, promovida por Mariano Peró, con domicilios en Cobija y Valparaíso. Esta sociedad en sus orígenes tuvo tres mil acciones de capital de mil bolivianos cada una. Anuario 1871, BC UMSA.

31. Ruperto Fernandez, Informe. . . ., BNB, M 422, Sucre 1871, VII, pg. 15.

32. Idem, pg. 16.

33. Idem, pg. 17.

las, con mareas peligrosas.

En un capítulo especial titulado CAMINOS, Ruperto Fernandez analiza el estado de éstos con relación a los yacimientos de Caracoles. (34) Indica que la naturaleza ha dispuesto que hayan vías naturales de comunicación con los puertos, que con poco trabajo están siendo ya utilizados con carretas, pero que reclaman la atención del Gobierno a fin de que cuanto antes se habilite una con un ferrocarril de cualquier punto de la costa al mineral. Mientras no se resuelva este punto esencial - señala Fernandez - la incertidumbre y falta de confianza reinan y todo trabajo, toda empresa, lleva el carácter de provisional, causando una paralización en el desarrollo del Mineral." (35)

En 1871 existían tres rutas hacia el mineral: por Tocopilla, por Mejillones y por La Chimba. La de Tocopilla corría veinticuatro leguas hasta el río Loa, y de ahí veintidós hacia el mineral en línea recta. La de Mejillones cuarenta y tres leguas y media hasta el mineral, con cinco leguas de médano que hacía muy pesado el tráfico de carretas; el gran problema de esta ruta era la falta de agua. Fernandez opina que este camino, a pesar de sus inconvenientes, es el que se presta con más facilidad para un ferrocarril, que haría desaparecer la falta de agua y acortaría la distancia al mineral. Además tenía a su favor el magnífico puerto de Mejillones que ofrecía seguridades

34. Idem, pg. 12 y siguientes

35. Ibidem.

para el embarque y desembarque como ningún otro. (36)

La ruta de La Chimba o Antofagasta medía cincuenta y tres leguas poco más o menos. El terreno es muy bueno, pero carece de agua.

Fernandez informa que existe el proyecto de otra ruta, por Cobija, y que este camino tendría la ventaja de ser el más corto a Caracoles además de servir los intereses del comercio con el interior de la República.

El informe de Fernandez es muy concreto al afirmar que el ferrocarril en el desierto de Atacama está llamado a remover los obstáculos que la naturaleza ha puesto entre Caracoles y el mar, y a facilitar la explotación en gran escala de la riqueza que contienen esos vastos territorios; abriendo a la industria y al comercio los tesoros que han permanecido ignorados por tanto tiempo; atrayendo para el país aumento de población; productos para las aduanas; "librando al interés de hombres industriosos esos territorios vírgenes donde el espíritu de especulación y los ensayos de nuevos métodos de explotación contribuirán a su más pronto desarrollo y prosperidad". (37)

El informe de Fernandez tenía la finalidad de que el Gobierno se enterara de la situación de las guaneras, salitreras, minerales, puertos y pueblos del Litoral, con vista a las necesidades que podrían subsanarse en esa región. También es indudable que se tomó muy en

36. Idem, pg. 13.

37. Idem, pg. 15.

cuenta esta visita e informe para la posterior designación de Mejillones como punto de partida para el ferrocarril.

¿Cuál era en realidad la mejor ruta para el ferrocarril? Si nos limitamos a consideraciones de tipo geográfico, los tres puntos principales en pugna, Antofagasta, Mejillones y Cobija, ofrecen tanto ventajas como desventajas. La ruta de Antofagasta es buena porque es llana, mala porque no tiene agua en el trayecto y el puerto es muy malo. La ruta por Mejillones es mala en parte de su trayecto porque no tiene agua y hay médanos, pero tiene la ventaja de un puerto muy cómodo y bueno. La ruta de Cobija parecería ser la mejor, con pocos obstáculos que vencer, frecuentes aguadas en el trayecto y la enorme ventaja de ir en parte, por la misma ruta que se utilizaba hacia el interior, haciendo viable la prolongación de la línea hacia otros departamentos de la República.

Pero fueron otro tipo de consideraciones las que hicieron que el Gobierno se decidiese por la ruta de Mejillones. La razón más importante y definitiva en favor del proyecto en Mejillones y no en Cobija o en Antofagasta, hay que buscarla en el Tratado de 1866, por el cual se fija al paralelo 24° como límite entre ambos países, siendo el grado 23° boliviano y el 24° chileno, pero de explotación común los dos grados. Definida de esta curiosa manera la cuestión de límites, el Gobierno de Bolivia comprendió que no tendría la posesión real, efectiva y permanente del grado 23° mientras no ejecutase allí una obra nacional, que consolidase y afirmase su dominio sobre esta parte de su territorio. A este propósito venían a unirse otras circunstancias que conspiraban a la realización urgente de un ferrocarril nacional.

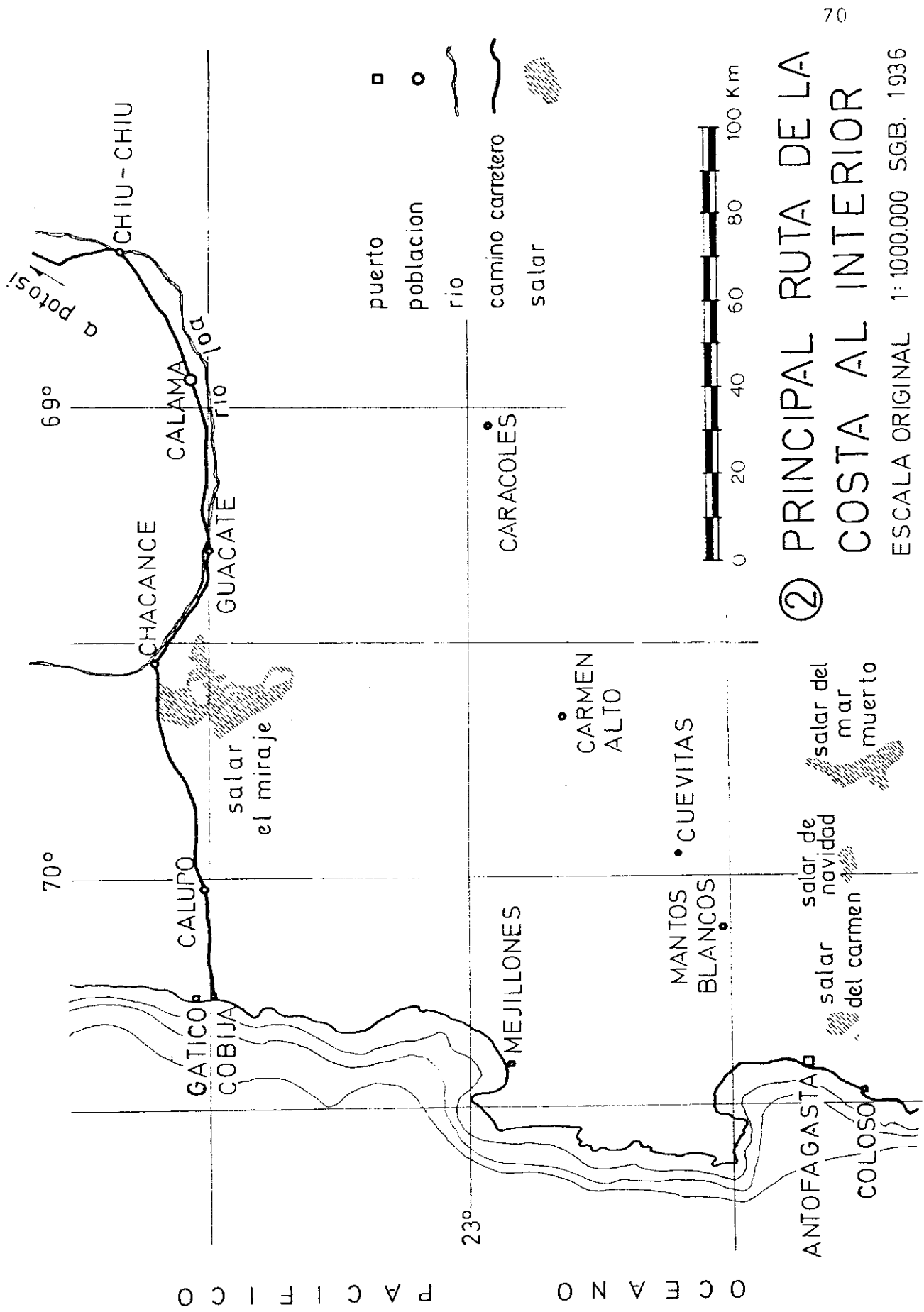
Mejillones al borde del paralelo 23°, poseía una amplia y adecuada bahía que con poco trabajo podría quedar convertida en un hermoso puerto, estaba próxima a los yacimientos de plata de Caracoles, y ya existía un camino carretero en funcionamiento. Otro factor de mucha importancia es que la poderosa compañía Melbourne Clark y Cía. tenía su asiento principal en las cercanías de Antofagasta, y utilizaba este pueblo y su puerto como base de operaciones para el transporte, almacenaje y carguío de sus productos salitreros. El Gobierno estaba consciente de que si la terminal del ferrocarril se localizaba en Antofagasta, necesariamente se presentarían problemas con la Melbourne Clark y Cía. puesto que la línea debería pasar necesariamente por el camino construido y transitado por esta compañía, por lo menos hasta el Salar del Cármen. Ello habría hecho necesario expropiar las tierras adyacentes y pagar grandes sumas. Otra alternativa hubiera sido autorizar a la compañía para que ella misma construyera el ferrocarril. Pero el Gobierno descartó tal posibilidad, en vista de la peligrosa dependencia en que se colocaría con relación a esa empresa privada que explotaba salitre y a la cual no convenía acercarla a la región minera de Caracoles. En vista de todo ello, el Gobierno decidió, mas bien, crear un punto fuerte en el Litoral desde donde fuera posible hacer frente a la presión humana, económica y política que ejercían los vecinos del Sur. Fue así como se decidió construir el ferrocarril de Mejillones a Caracoles y por cuenta del Estado boliviano.

En una comunicación con la cancillería, Rafael Bustillo apoya -

ba la idea de que la construcción se hiciera por cuenta del Estado, indicando que de esa manera se podrían mandar para el trabajo operarios y jornaleros bolivianos en número considerable, lo que constituiría una población de bolivianos que hiciese contrapeso a la población chilena que allí existía. "El día en que se oiga el silbido de una locomotora en nuestros solitarios páramos" - decía Bustillo - "será el de la redención de Bolivia de la miseria en que yace humillada y hago votos por - que el Gobierno conquiste la inmarcesible gloria de haber iniciado el primer ferrocarril en Bolivia, es decir el primer vehículo de la moderna civilización ". (38)

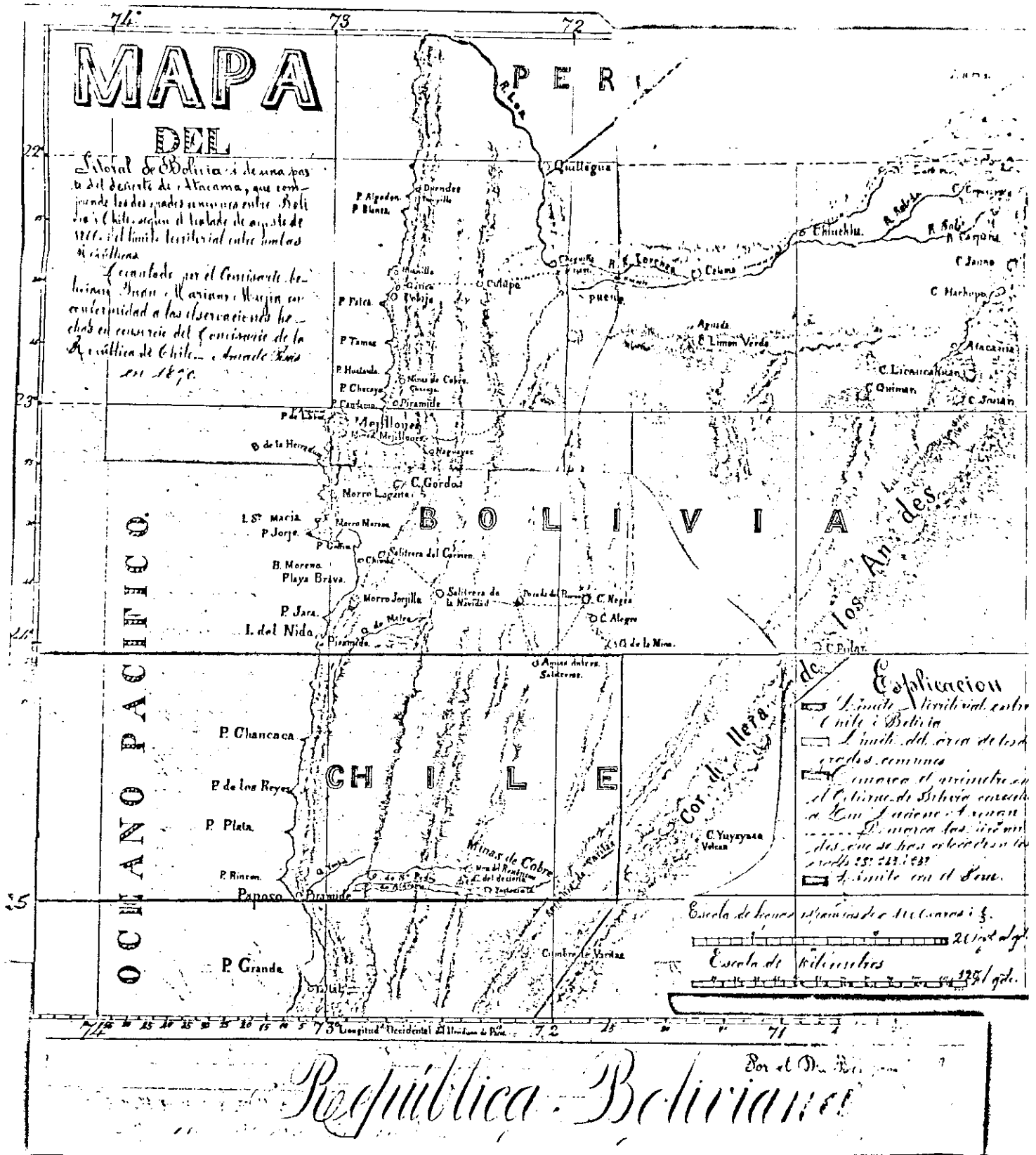
Una ventaja adicional de Mejillones como punto de partida de la vía férrea era que la floreciente explotación del guano y salitre añadía carga e interés económico al ferrocarril. Por consiguiente éste no sólo se beneficiaría con el transporte de minerales, sino también con los guanos y salitres de esas regiones.

38. Chile, l.R.7, Santiago 14/VIII/1871. A.R.E.



② PRINCIPAL RUTA DE LA COSTA AL INTERIOR

ESCALA ORIGINAL 1:1000.000 SGB. 1936



③ LA MEDIANERIA EN EL LITORAL

FUENTE : MAPAS Y PLANOS DE BOLIVIA 1870-1903

CAPITULO QUINTO

ANTECEDENTES A LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL

Desde mediados del siglo XIX hubieron varias tentativas para establecer una comunicación ferroviaria entre el Litoral y las poblaciones del interior de la República. La mayoría fracasaron debido a múltiples factores y circunstancias. Los proyectos en su generalidad no pasaron de ser simples ideas poco realizables que dieron lugar a estudios ligeros e incompletos.

Ya durante el Gobierno de Achá, el Congreso de 1863 autorizó la colocación de un empréstito, y José Avelino Aramayo, el poderoso hombre de empresa y minero de la plata, logró interesar a empresarios ingleses no sólo en conceder el empréstito sino también en la construcción de un ferrocarril de la costa Litoral al interior de la República. Este intento no prosperó, porque se pensó que un empréstito sería ruinoso para la economía del país, y el proyectado ferrocarril quedó en eso, en proyecto. (1) J. Avelino Aramayo acusó la postergación de sus negocios para contratar un empréstito inglés destinado a la construcción de un ferrocarril y explotación de guaneras " a la envidia y a la codicia del señor General Santa Cruz ". (2)

-
1. H. Machicado, Mesa, Gisbert, Manual de Historia de Bolivia, Ed. Gisbert, La Paz, 1958, pg. 352.
 2. Valentín Abecia B., "La Dramática Historia del Mar Boliviano" (XXX), Art. public. Presencia, La Paz, marzo 8 de 1979.

Pocos años más tarde el 15 de noviembre de 1866, Juan Ramón Muñoz Cabrera, Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile, escribió a su Gobierno una carta comunicándole que " el señor Enrique Meiggs, afamado contratista del gran ferrocarril de Chile, ha resuelto por fin trasladarse a Bolivia, tan luego como tenga lugar la rifa de sus valiosas propiedades en Chile, lo cual se efectuará dentro de 40 días a más tardar." (3) Continúa relatando cómo tres años antes, o sea en 1863, con motivo del proyectado camino carretero entre Cobija y Potosí, ya anunció al Gobierno de Bolivia que Meiggs se encontraba interesado en la realización de dicho camino, para lo cual envió una comisión de ingenieros a fin de que recorriese las principales vías del interior y le informase sobre la practicabilidad de líneas férreas . Por alguna razón desconocida sus ingenieros le dieron un informe negativo que le hizo desistir. Luego, el empresario norteamericano, Enrique Meiggs, desviará sus intereses en Bolivia, momentáneamente , hacia otros rubros .

En 1868, durante el Gobierno de Melgarejo, don Aniceto Vergara Albano, cuando llegó a ser Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Chile, siendo él chileno, contrató un empréstito que originalmente estuvo destinado a la construcción de una línea férrea de la costa al interior, declarando en enero del mismo año que "para garantir el fiel pago de los intereses y amortización, OBLIGO IRREVOCABLEMENTE A LA REPUBLICA DE BOLIVIA, empeñando todas sus rentas y efectos es-

pecialmente la renta aduanera y la explotación de los guanos de Mejillones y derechos de exportación de metales." (4) (*5)

En agosto de 1868 se otorgó una concesión a Roberto Brown para construir una línea férrea de Cobija a Potosí, pero fracasó. En igual forma fracasó la concesión acordada a los señores J.A. Aramayo y Woolfield el 22 de mayo de 1871, para construir la línea férrea de Mejillones a Chiu Chiu. (6)

A mediados de 1871 debió haber una convocatoria a propuestas para la construcción de un ferrocarril de la costa a Caracoles, porque en el archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia, se encuentra un cuadro sinóptico de las propuestas presentadas para la construcción de un ferrocarril del Litoral, extracto preparado por la sala de la comisión de Hacienda de la Asamblea y que lleva la fecha de 5 de octubre de 1871, extracto hecho por Serapio Reyes Ortíz en Sucre. (7)

Este cuadro en resumen, muestra once propuestas: una de ellas es de Tacna a La Paz; cuatro de Mejillones a Caracoles; dos de Anto-

4. Carlos Aramayo A., Ferrocarriles Bolivianos, Ed. Imprenta Nacional, La Paz, 1959, pg. 41.

*5. En el momento de la contratación de este empréstito ya estaba en plena vigencia la medianería de los paralelos 23° y 24°, de manera que la parte que le tocaba a Bolivia por concepto de la venta de guanos se iba íntegra a pagar a los banqueros chilenos, Concha y Toro, contratistas del empréstito.

6. Aramayo A., op. cit., pg. 41.

7. Octubre 25, 1871 - N° 17. Perú 12 - 17 A.R.E.

fagasta a Caracoles; una de Cobija a Caracoles y Calama; una " del punto que resultara más conveniente y de ahí a Caracoles"; una de Cobija a Potosí con ramales a Chuquisaca, Oruro y La Paz; y, finalmente, una que no determinará punto de partida mientras se hicieran los estudios, y pide autorización para que parta de cualquier punto del Litoral.

Entre los proponentes, varios ya han sido mencionados en el transcurso de este trabajo : El Barón Amoux de la Riviere, que fuera concesionario del guano en la época de Melgarejo. Enrique Meiggs, quien desde Lima hace su propuesta, y que fuera el continuador de Amoux de la Riviere en la concesión del guano y, que también contra tara con el Gobierno de Bolivia un empréstito en 1869. José Avelino Aramayo a quien se vio ya interesado en la construcción de un ferrocarril, en 1863, Gobierno de Achá, y también en 1871 junto con Wool field y que ahora, hace su propuesta a nombre de una sociedad anónima nacional y extranjera de acuerdo con las casas de Gibbs, Hainsworth y Banco de Thomas de Valparaíso (algunos de estos accionistas lo son también de la Melbourne Clark, como los Gibbs, y que lue go se transformarán en la poderosa Compañía de Salitres y Ferrocarriles de Antofagasta en 1873).

No se ha podido establecer cuál fue el resultado de esta con vocatoria. Aparentemente ningún proponente resultó adjudicado.

Pocos días después, por Ley de 20 de octubre de 1871 la A -
samblea Constituyente autoriza al Ejecutivo a procurar, conceder y

contratar la apertura y construcción de medios de viabilidad en el territorio de la República previo informe afirmativo del consejo de Estado. El artículo 6° de este Decreto Ley estipula que de entre las propuestas para construir vías férreas del Litoral, se preferirá la que bajo iguales condiciones avance más al interior. (8)

El 25 de octubre del mismo año se dicta un Decreto relativo al nombramiento de una comisión nacional examinadora de propuestas . Ella debería estar compuesta por cinco individuos competentes y funcionaria en La Paz desde el 18 de enero de 1872 con el fin de examinar, calificar, e informar sobre las propuestas presentadas para construir vías férreas en la República.

El 5 de febrero de 1872, por un nuevo decreto, la Comisión examinadora debía elevar al Ministerio de Hacienda los informes respectivos para que el Gobierno en consejo de ministros resuelva definitivamente sobre las propuestas que sean las más ventajosas y las acepte o no. (9)

Como resultado de esta convocatoria, se presentaron veinticinco propuestas, de las que solo existe un listado. (10)

-
8. Anuario de Supremas Disposiciones de 1871, La Paz, BCUMSA.
 9. Ibidem.
 10. La lista es la siguiente:
 1. Arnoux de la Riviere, francés;
 2. Rafael Barazarte, chileno;
 3. Francisco Patrón y Pedro María Espejo;

La propuesta número veintidos del listado (ver nota 10.), presentada por José Manuel Braun, por sí y en representación de los señores Luis Cousiño y Ruperto Vergara de Santiago de Chile, para la construcción de un ferrocarril de Mejillones a Caracoles resultó adjudicada. El 27 de febrero se llegó a un acuerdo definitivo por el cual la sociedad pone a disposición del Gobierno, además de los cien mil boli-

4. J.J. Aguirrezavala y Co. (Cobija Caracoles);
5. Answorth y Co. (Tacna);
6. Enrique Meiggs, norteamericano - retirada.
7. Gumucio, Soruco, Ventura Cabrero, Telésforo Aguirre, bolivianos;
8. Carlos D'Orbigny, francés;
9. Dorado Hermanos;
10. José Victoriano Lastarria, belga ?
11. J.J. Joaquín de Arrieta y Alfredo Adolfo Salde;
12. Avelino Aramayo;
13. Emilio Keller;
14. Emilio Keller;
15. Ernesto D. Ruck;
16. Antonio Ferreira, de Valparaíso;
17. George K. Stevenson, norteamericano;
18. Artola Freres, francés;
19. Manuel Antonio de Lama, peruano;
20. Narciso Noriega;

vianos en acciones del ferrocarril, la cantidad de cien mil bolivianos en calidad de empréstito que se entregarán una vez firmado el acuerdo, de la siguiente manera: cincuenta mil bolivianos el día de la firma de la escritura y el resto a los dos meses fijos. (11)

El interés que abonaría el Gobierno por este empréstito sería de siete por ciento por año y se le devolvería el capital cuando se hubiera entregado el ferrocarril al servicio público, o antes si conviniera al Supremo Gobierno. El 1° de marzo, dos días después, presentó Braun otra aclaración más a la propuesta. La garantía de cien mil bolivianos, se la elevaba a doscientos mil. La empresa prolongaría la línea férrea hasta Chiu Chiu, Santa Bárbara u otro punto que el Gobierno designase, tomando por base el costo de treinta mil bolivianos. Si al Gobierno no le interesara las cien mil acciones de la empresa, ésta se comprometía a partir con él las utilidades que rindiera la empresa, calculando el capital en treinta mil bolivianos por milla y descontando de él el doce por ciento de utilidad líquida.

Pero este proyecto tampoco prosperó. El 2 de abril de 1872 ,

21. Demetrio Quint;

22. José Manuel Braun en representación de Luis Cousiño y Ruperto Vergara de Cochabamba de Mejillones a Caracoles.

23. Avelino Aramayo;

24. José Malpartida;

25. Antonio Ferreiro, Jorge Guillermo Keitel.

En: Ferrocarril o Recapitulación de las diferentes propuestas, La Paz, 1872, BNB M 820 (VI).

11. Ferrocarril o Recapitulación. . . ., La Paz, 1872, BNB M 820 (VI).

R. Bustillo escribe a la Cancillería boliviana lamentando el tener que comunicar al Gobierno que las letras por valor de doscientos cincuenta mil pesos, giradas por Gustavo Bordes, en representación de Braun y los demás a cargo de los señores Ferreira, Reitel y Fisher de Valparaíso, habían sido protestadas por éstos tan luego que las presentaron la víspera para su aceptación. (12)

El 18 de abril, la Cancillería en circular dirigida al Prefecto del Litoral, comunica que se había otorgado la concesión a favor de Bordes, en representación de Braun y los otros, y que se le había pedido a éste garantía de doscientos cincuenta mil bolivianos pero que las letras fueron protestadas debido a que el contratista se extralimitó en los poderes e instrucciones de sus mandantes, lo que colocaba al Gobierno en libertad de elegir entre otras propuestas. (13)

Braun y sus asociados presentaron una solicitud pidiendo novación de contrato con nuevas alteraciones. El Ministro de Hacienda decidió que no había lugar a la aceptación del contrato solicitado, y el Gobierno se reservaba el derecho de llamar a nuevas propuestas o a construir por su cuenta la vía férrea. (14)

El 30 de abril de 1872, el Gobierno mediante Resolución, concedió a Melbourne Clark y Co., (que el 19 de octubre siguiente se constituyó en sociedad por acciones, con el nombre de Sociedad o -----
 12. A.R.E. Chile, 1.R.8., folio 52.

13. Anuario 1872, pg. 100, La Paz, abril de 1873, BC UMSA.

14. A.R.E. de Perú - 12 - 22, 30 de abril de 1872.

Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta), mayores extensiones de terrenos y privilegios para la explotación de salitre a cambio de la construcción de una línea férrea. Esta concesión se hizo para la atención exclusiva de las salitreras, sin pensar que esta línea, partiendo de Antofagasta, llegaría a constituir el primer ferrocarril boliviano, prolongado después hasta Oruro. (15)

José Manuel Braun buscó y consiguió otros socios capitalistas, y aunque Vergara y Cousiño, siguieron formando parte de la sociedad los principales asociados de Braun son la firma Watson y Meiggs y don Marcial Martínez.

El 10 de julio de 1872 el Gobierno aceptó la nueva propuesta de Braun, Watson y Meiggs y Martínez. En este momento se introduce una modificación esencial en el contrato: el ferrocarril de Mejillones a Caracoles se hará por cuenta del Estado, los contratistas lo son sólo para la construcción, el Estado asume la responsabilidad financiera de la obra. (16)

El contrato de 10 de julio de 1872, (Anexo II) entre los puntos más salientes tiene las siguientes características. La obra se hace por cuenta del Estado; el costo por milla será de cuarenta mil bolivianos por milla (y no treinta mil como era la primera oferta de Braun); el Gobierno pagará a los contratistas la cantidad de cuarenta mil pesos fuertes por milla, pago que se hará en obligaciones del Estado ga

15. Aramayo Avila, op. cit., pg. 41.

16. Ferrocarril y Recapitulación. . . ., La Paz, 1872, BNB M 820(VI).

nando al año el interés de siete y medio por ciento y tendrá un dos por ciento fijo de amortización acumulativa, de modo que el Estado pagará anualmente, y constantemente hasta la amortización total de dichas obligaciones o bonos, el nueve y medio por ciento de la suma total emitida. Los empresarios se obligan a recibir dichos bonos por el ochenta por ciento de su valor nominal, siendo de su cuenta y riesgo su negociación. El costo total de la obra se estimó en seis millones de pesos fuertes.

Por la importancia que tendrá posteriormente, transcribimos a continuación el artículo 36° del contrato: "Si por cualquier acontecimiento inesperado el Supremo Gobierno dejase de pagar por falta suya dos mesadas consecutivas, ocasionando con esta falta la paralización del trabajo, erogar perjuicios al contratista, queda éste facultado, o bien para suspender la obra, sin renunciar por ello a su derecho de exigir el cobro de lo debido, con el interés corriente a la plaza de Valparaíso, buscando capitales y explotando por su cuenta el ferrocarril, hasta ser cubierto de la suma total que se le adeude, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que haya sufrido."

Más adelante, el contrato sufrió algunas modificaciones menores. El 3 de abril se aceptó la modificación en la especificación de las locomotoras que se tenía que proveer. (17) El 30 de agosto hay una resolución aclaratoria del artículo 31 del contrato, relativo a los pagos que se debe hacer por cuenta del Gobierno, aclarándose que en

17. Anuario, 1873, La Paz BC UMSA, pg. 57.

los gastos de translación de dinero estaban comprendidas las comisiones que hubiere de pagar el Banco Nacional a sus agentes en el extranjero, por el servicio de los bonos. (18) La resolución de 24 de octubre se refiere al cambio de la Garantía ofrecida por los empresarios, que depositaron en garantía doscientos mil bolivianos en títulos de acciones de un ferrocarril, y están autorizados para cambiarlos por otros valores que ofrezcan la misma seguridad, se accedió al canje que proponían por bonos del ferrocarril de Mejillones entregados en pago de obras hechas que representaran un valor igual. (19) Por Resolución de 11 de noviembre, por último, se concede a la empresa constructora la exportación de cierta cantidad de metales, conforme al artículo 14° del contrato. (20)

El mismo año de 1872, el Gobierno autorizó a Hamsworth y Co. la construcción del ferrocarril de La Paz a Tacna, pero la obra no pasó de ser un simple proyecto. (21)

18. Anuario, 1872, pg. 180 BC UMSA.

19. Anuario, 1873, pg. 156, BC UMSA.

20. Anuario, 1873, pg. 162 BC UMSA.

21. Casto Rojas, op. cit., pg. 268.

SEGUNDA PARTE

CAPITULO SEXTO
RESEÑA HISTORICA DE LA
COMPAÑIA DE SALITRES Y FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA

La obra de construir un ferrocarril de Mejillones a Caracoles, que emprende el Gobierno boliviano, con el propósito de controlar la exportación de minerales de plata de Caracoles, transportar de subida todos los implementos de trabajo y víveres que se necesitan en el asiento minero, transportar los cargamentos de salitres y guanos que pudieran encontrarse en su trayecto, revitalizar y dinamizar las actividades económicas en el Litoral boliviano pero bajo el control directo del Gobierno boliviano, se va a ver atacada y combatida ferozmente por la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, firma anglo - chilena que ve sus intereses económicos y de control del poder en la zona, seriamente amenazados.

¿Cuáles son los orígenes de esta poderosa compañía que se enfrentará año tras año a todas las directivas emanadas de los diferentes Gobiernos bolivianos (desde 1873 hasta 1879) y que ganará la batalla final al conseguir que por instigaciones suyas el Gobierno chileno invada territorio boliviano, con el pretexto del impuesto de los diez centavos y, por el que tres países se verán envueltos en una larga y sangrienta guerra ?

La Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta se había

formado en octubre de 1872, sobre las bases de las concesiones otorgadas por el Gobierno boliviano a la Melbourne Clark y Co., la que a su vez se organizó en base a concesiones dadas a la Sociedad Explotadora de Atacama, sociedad que estaba, a su vez, constituida en base a las concesiones otorgadas por el Gobierno de Melgarejo a Francisco Puelma y José Santos Ossa.

El 18 de septiembre de 1866 la Legación de Bolivia en Chile, en la persona del enviado especial del Gobierno boliviano Mariano Donato Muñoz, otorgaba a Puelma y Ossa "la posesión y goce de los terrenos en que descubran depósitos de salitre o de bórax, en una extensión que debía ser continua y no pasar de cinco leguas cuadradas; además, una extensión de cuatro leguas cuadradas de terrenos en la quebrada de San Mateo, que desemboca en la Caleta de la Chimba". (1)

Pero la Sociedad Explotadora, de la que también formó parte don Manuel Antonio de Lama, (2) no contaba con los capitales necesarios para la empresa.

La Sociedad Explotadora empezó a buscar nuevos socios, tratando de interesar a Edwards, Gibbs y Meiggs, los que se mantenían reticentes. La Sociedad decidió entonces solicitar al Gobierno Boliviano nuevos privilegios y el 5 de septiembre de 1868 se emitió la Resolución por la que "se concede a la Sociedad Explotadora del Desierto de Atacama, el privilegio exclusivo de 15 años para la explotación,

1. Zoilo Flores, Conflicto Chileno Boliviano, BNB M 828-XIX, pg. 4

2. Bermúdez, op. cit., pg. 197.

elaboración y libre exportación del salitre en el Desierto de Atacama, en conformidad a los términos y bases de su propuesta. " (3)

Con la misma fecha, el 5 de septiembre, el Gobierno concedió a la Sociedad Explotadora el privilegio para establecer una vía carretera de treinta leguas de largo desde la costa al interior, incluyendo una legua de latitud en toda la longitud del trayecto. Los derechos otorgados eran también por el término de quince años. (4) Y todo esto a cambio del pago de diez mil bolivianos que se hizo a la Tesorería de Cobija !!!!

El 19 de marzo de 1869 se organizó una nueva entidad salitrera, que recibió el nombre de Melbourne Clark y Co. (5) Los socios de esta compañía, por orden de importancia fueron Gibbs, Ossa, Puelma, Edwards, Clark y Smith. Los bienes de la compañía lo formaban las concesiones otorgadas por el Gobierno de Bolivia de los años 66 y 68. Además comprendían una extensión de mil metros de largo por trescientos de ancho, cerca de la orilla del mar en Peña Blanca, La Chimba (que había sido comprada en remate público ante la Junta de Almonedas por don Manuel Antonio de Lama, 2 de diciembre, 1868, y transferida después a Ossa). Toda la maquinaria, útiles y comestibles existentes en Peña Blanca. El privilegio exclusivo para la elaboración y libre exportación del yodo que un industrial (don Napoleón

3. Id ibid, pg. 199

4. Ibidem.

5. Id. ibid, pg. 203.

Peró) estaba gestionando ante el Gobierno de Bolivia. (6) El capital era estimado en doscientos ochenta mil bolivianos (aunque las aportaciones de los socios, sumaban trescientos mil bolivianos), distribuido en las siguientes proporciones:

| | |
|--------------|---------------------------------------|
| Gibbs y Cía. | representaba una cuota de 94/300 avos |
| Ossa | representaba una cuota de 90/300 avos |
| Puelma | representaba una cuota de 50/300 avos |
| M. Clark | representaba una cuota de 18/300 avos |
| J. Smith | representaba una cuota de 18/300 avos |
| Edwards | representaba una cuota de 30/300 avos |

El papel que desempeñaba Gibbs y Cía. era el más importante, pues eran los administradores y gerentes y estaban autorizados especialmente para llevar la exclusiva dirección y explotación de los negocios de la Compañía y representarla judicial y extrajudicialmente. Además Gibbs y Cía. serían los únicos agentes de la Sociedad tanto en la costa del Pacífico como en Estados Unidos y Europa, por medio de la firma ANTONY GIBBS de Londres, para la compra y venta de los productos de la empresa y para los demás que fueren necesarios. Por lo tanto Guillermo Gibbs pasaba a ser socio, administrador general de los negocios, prestamista y agente vendedor. (7)

Con la caída del Gobierno de Melgarejo, el nuevo Gobierno boliviano encabezado por Morales, adoptó una política muy diferente en

6. Ibidem.

7. Id Ibid, pg. 204.

lo concerniente a los asuntos del Litoral. La Asamblea Constituyente que se reunió en Sucre en 1871, según las leyes de 9 y 14 de agosto anuló las ventas, adjudicaciones y enajenaciones de terrenos hechos durante el Gobierno de Melgarejo. Dentro de estas disposiciones que daban afectadas las concesiones de la Melbourne Clark y Co.

Luego de una serie de enredadas negociaciones, el Gobierno boliviano dictó el decreto de 13 de abril de 1872, por el cual se establecía que todas las concesiones dadas a la compañía por la administración pasada habían quedado nulas por la ley de agosto de 1871, pero que, no obstante, y por haber implantado esa empresa una industria importante en el desierto, debía el Gobierno amparar a los industriales hasta donde lo permitiesen los intereses de la nación. El Gobierno concedía a los señores Melbourne Clark y Co. una superficie de terreno, que teniendo por base el paralelo 24°, línea divisoria entre Bolivia y Chile, forme un paralelogramo con una altura de quince leguas a cinco kilómetros, al Norte, y 25° de latitud al Este, partiendo desde la orilla del mar. Dentro de ese radio, la Compañía quedaba facultada para explotar y exportar libremente el salitre por el tiempo de quince años, y para construir los ferrocarriles necesarios para el desarrollo de la industria. (8)

Esta resolución tampoco satisfizo a los de la Melbourne Clark, y continuaron las negociaciones de mayores concesiones y prerrogativas. El 29 de junio de 1872, o sea pocos días antes de la firma del

8. Zoilo Flores, Conflicto Chileno Boliviano, supra, pg. 7.

contrato del ferrocarril de Mejillones, la Melbourne Clark y Co. presentó una nueva propuesta que incluía dos concesiones: salitrera y ferroviaria. En resumen esta propuesta es la siguiente:

1. Concesión de un privilegio exclusivo por el término de se senta años para construir y explotar un ferrocarril desde la costa al a siento minero de Caracoles, el que debía excluir cualquiera otra concesión ya fuera ferroviaria, aérea o terrestre, de sangre o a vapor, en tre dichos puntos.

2. Concesión de un privilegio exclusivo por el término de quin ce años para la explotación y libre exportación del salitre, yodo, bórax y demás sustancias no metalíferas dentro de un espacio de terreno comprendido entre los paralelos 23° y 24° de latitud Sur, y que mida en su longitud treinta leguas geográficas, desde la orilla del mar en dirección a la Cordillera. Por su parte la Compañía se comprometía a entregar al Gobierno de Bolivia la cantidad de cien mil pesos fuertes, organizar una sociedad para explotar conjuntamente el ferrocarril y de pósitos salitrales y ceder al Gobierno un número de acciones que co rrespondiese al tres por ciento del capital suscrito. (9)

Pero el Gobierno boliviano se hallaba ya ultimando detalles del contrato que se firmó el 10 de julio de 1872, por lo que prescindió de considerar el arreglo propuesto por la Melbourne Clark.

Mientras tanto, la Melbourne Clark y Co. seguía sus trabajos en el Litoral y se organizaba de modo que pudiera también aprove -

char su concesión relativa a la construcción de un ferrocarril en el Li toral. Surgió así la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, en octubre de 1872. (10)

El 10 de julio de 1872, el Gobierno boliviano había firmado con José Manuel Braun y a nombre suyo y de sus apoderados, el contrato de construcción del Ferrocarril de Mejillones a Caracoles, obra que se haría en representación y a nombre del Estado boliviano.

Los derechos de la Compañía de Salitres para construir un ferrocarril estaban limitados a la zona de sus concesiones salitreras, y en ningún momento podría construirse uno que siguiera la misma línea que el del Estado, debiéndose respetar los privilegios concedidos a los adjudicatarios del ferrocarril de Mejillones a Caracoles.

De esta breve reseña sobre la Compañía de Salitres conviene resaltar tres aspectos. Uno el económico, en el sentido de la fuerza y poder que desde sus orígenes tuvo la Compañía. Otro, la importancia que le asignó a su concesión ferroviaria, y que aunque sabía que esa concesión estaba limitada a ferrovías que transitaran sólo y exclusivamente dentro de sus salitreras y hacia la costa, negociará insistentemente para que esta concesión se amplie y pueda dirigir sus vías férreas en dirección a Caracoles y otros lugares del Litoral, sin importar le si con esta su política va en contra de los intereses del país que tan generosamente le ha hecho las concesiones originales. Finalmente, el predominio del capital inglés en la Compañía. La po

lítica de la Compañía de Salitres en los años que van desde 1873 a 1879, año de iniciación de la Guerra del Pacífico, concuerda plenamente con lo expuesto en los capítulos iniciales de esta tesis.



ZOILO FLORES APONTE : Hacia 1870 (AZF)

CAPITULO SEPTIMO

ZOILO FLORES APONTE Y LA INICIACION DE LAS OBRAS

Quién era don Zoilo Flores Aponte, cuándo y por qué ingresó a la Empresa del Ferrocarril de Mejillones a Caracoles, qué intereses tenía y cuál era su papel en ella, son algunas de las interrogantes básicas que se nos plantean al analizar el personaje y su papel en el ferrocarril.

Zoilo Flores nació el 27 de julio de 1838, (*1) en el departamento de Santa Cruz, aunque no se sabe con certeza si en Santa Cruz de la Sierra o en San José de Chiquitos. Sus padres fueron don Antonio Flores y doña Rafaela Aponte. Su infancia y primeros estudios transcurrieron en Santa Cruz, donde una vez terminado el bachillerato fue catedrático de Filosofía y Letras. Debido a un incidente personal tuvo que salir de Santa Cruz y se trasladó a Cochabamba, donde vivió por unos años en compañía de unos parientes, los Rivas. Apparently fue en esta última ciudad donde se graduó como abogado; allí ejerció la profesión y al mismo tiempo dictaba cátedra de Derecho.

*1. Don Moisés Ascarrunz, en su libro Hombres Célebres de Bolivia, Ed. Gonzales y Medina, La Paz, 1920, pg. 313, señala como fecha de nacimiento el 27 de julio de 1846. La que citamos en el texto fue proporcionada por la nieta de don Zoilo Flores, doña Lascenia Flores de Bastos. No se ha encontrado el acta de nacimiento de don Zoilo, por lo que no se puede afirmar con certeza cuál fue su verdadera fecha de nacimiento.

En algún momento, no se sabe cuándo, se fue al Litoral, quizás con algún contrato o a buscar fortuna. En el Litoral contrajo matrimonio con doña Lastenia Lemaitre Loaiza, con quien tuvo once hijos.

Al principio manejó los intereses salitreros de su suegro, Edmond Lemaitre, y posteriormente tuvo sus propias minas y se hizo cargo de los asuntos, como abogado y apoderado, de otros mineros, entre éstos los de Pedro López Gama, (2) y el de abogado y apoderado de la Empresa de Ferrocarril de Mejillones. Su centro de operaciones en el Litoral fue Cobija o Lamar, aunque permanentemente hacía viajes cortos a otros puntos del Litoral y al interior de Bolivia. También residió varios años en Tacna.

En varias oportunidades ocupó cargos diplomáticos. El más importante de ellos fue el de Ministro Plenipotenciario de Bolivia en Lima, durante el Gobierno de Daza, de 1877 hasta la toma de Lima durante la Guerra del Pacífico por los chilenos. La Guerra del Pacífico lo encontró de Ministro en el Perú y pese a que los ocupantes chilenos le dieron la opción de retirarse a la vida privada en su país, o permanecer en el Perú él contestó que al seguir Bolivia como aliada del Perú debía sufrir la misma suerte que los jefes peruanos. Estuvo dos años preso en la Isla de Angol, sitio extremo de la tierra araucana, junto con los ministros y el presidente peruano Piérola.

De vuelta en Bolivia se dedicó a la política, la masonería y al

2. Para mayor información sobre Pedro López Gama ver Capítulo sobre Situación Política, Económica y Financiera de Bolivia a mediados del XIX.

periodismo, combinando las tres actividades. Escribió con mucha regularidad en los periódicos de la época, y usó mucho el folletín y panfleto, tan de moda en esos años. Fue miembro fundador del Partido Liberal, y para sostener sus ideas políticas fundó "El Imparcial", periódico, en 1884, del cual era director. (3) Desde las columnas de "El Imparcial" combatió fuertemente a los Gobiernos de Aniceto Arce y Mariano Baptista, lo que le valió tres meses de prisión. (4) Después de la guerra, volvió a Bolivia totalmente empobrecido, pues el conflicto puso fin a sus intereses salitreros. Puesto que el Gobierno chileno había declarado que se respetaría la propiedad privada de bolivianos en el Litoral, Flores siguió un largo e infructuoso proceso judicial sobre sus salitreras del Toco.

Zoilo Flores puede ser considerado como uno de los patriarcas de la Masonería boliviana, pues, además de haber sido fundador de la Logia "Obreros del Porvenir", que es la más antigua de las que actualmente existen en Bolivia, tuvo interesante y valiosa intervención en otras logias de Chile y del Perú. (*5) Entre otras logias masónicas que fundó están la Logia de Obreros del Porvenir N° 16, Iris de Paz N° 19,

3. "El Imparcial" era propiedad de Moisés y Alfredo Ascarrunz. Eduardo Ocampo Moscoso, en su Historia del Periodismo Boliviano, pg 226, señala a los hermanos Ascarrunz como fundadores de este periódico. Lo cierto es que ellos fueron los propietarios, pero el fundador y director fue Zoilo Flores.

4. E. Ocampo M., op. cit., pg. 226.

*5. La información relativa a la actuación de Flores como masón ha sido proporcionada por los señores masones de la Logia Obreros del Porvenir, de La Paz, a la autora.

Paz y Trabajo N° 21, Paz y Caridad. Las dos últimas en Mollendo donde vivió varios años como Cónsul de Bolivia en esta ciudad peruana.

Es importante recordar que hacia 1885, época de la fundación de las Logias mencionadas, empieza a surgir en Bolivia un gran movimiento liberal esencialmente anticlerical y que pronto tendría su respuesta violenta de parte de la Iglesia boliviana. La masonería y los masones, fueron duramente combatidos, y se suscitaron numerosas polémicas periodísticas y personales. El abanderado del campo masónico fue Zoilo Flores y del sector católico fue Mariano Baptista. (*6)

Hombre de gran popularidad en La Paz, Flores ocupó el cargo de Alcalde de esta ciudad. La tradición relata que se lo llamaba el "Loco Flores" por su afán de plantar árboles en todos los rincones, plazas y paseos de la ciudad, pese a la opinión generalizada de que era casi imposible que crecieran debido a la altitud de la ciudad.

Durante la Revolución Federal de 1899 murieron su hijo Miguel Flores de 19 años, y su yerno Adolfo Ascarrunz. (*7) Ello lo decidió a abandonar la política de la cual había sufrido más de una amargura.

*6. Al principio las logias masónicas bolivianas dependían de las de Chile, pero en 1885, o sea después de la Guerra del Pacífico, y quizás como una consecuencia de la misma, pasaron a depender del Gran Oriente de Lima, de la que poco tiempo después se independizaron para constituir el Gran Oriente boliviano.

*7. La familia Ascarrunz estuvo emparentada con la de Flores por que Adolfo Ascarrunz se casó con la hija de Zoilo, Adela, y un hermano de Adolfo, Moisés Ascarrunz, se casó con la otra hija de Flores, Emilia.

Vivió sus últimos años en Santiago de Chile, todavía empeñado en el pleito por sus salitreras del Toco, y allí murió el 17 de octubre de 1916, a la edad de 78 años. En 1918 sus restos, junto con los de Gabriel René Moreno, fueron trasladados a Bolivia y ahora reposan en la ciudad de La Paz, en el Mausoleo de Notables.

En la Biblioteca Nacional de Bolivia en Sucre, se ha encontrado una serie de artículos y folletos que son firmados por Flores, o firman "unos patriotas", o van sin firma, pero que Gabriel René Moreno, los atribuyó a nuestro autor. (8)

Por qué y cuándo ingresó Zoilo Flores a tomar parte en la Em -

8. A continuación se presenta una bibliografía de Flores, aclarando si va firmada o si es atribuída:

1. Bolivia y el Brasil - Cuestión de Límites, por Unos Bolivianos, Tacna, 1868, BNB M 473 I (atribuído) .

2. Efemérides Americanas, precedidas por un bosquejo histórico sobre el Descubrimiento la conquista y la Guerra de la Independencia de la América Española, por Zoilo Flores, Tacna, 1869, 160 páginas, BNB M 432 V.

3. Monopolio sobre la industria del Salitre o sea la Pretensión de los señores Ramón Montero y Hns. , Tacna 1870, 18 páginas, BNB M 457 VI (atribuído) .

4. Ferrocarriles de Iquique y de Pisagua, Tacna 1870, 15 páginas, BNB M 457 VII (atribuído) .

5. La Campaña de Bolivia en fines de 1870 y principios de 1871 o sea el manifiesto del señor Quintín Quevedo, Tacna 1871, 20 páginas, BNB M 412 XI, por Zoilo Flores.

6. Litis Laura - Moreno sobre propiedad de las minas San Juan y San Pedro en el mineral de Caracoles, por Zoilo Flores, Tacna 1871, 41 páginas, BNB M 454 XX.

7. Cuestión Arbitral sobre estaca - minas del Estado de Ca -

presa del Ferrocarril es una interrogante que no se ha podido responder con certeza. Lo cierto es que cuando la obra se inicia, el 30 de enero de 1873 él ya forma parte de la empresa. Es probable que ingresara a ésta a tiempo de la firma del contrato, en julio de 1872, o muy poco después, en calidad de representante legal ya que en sus cartas se nota un profundo conocimiento de la materia. Probablemente lo hizo a través de la amistad que lo unía con José Manuel Braun, quien era el apoderado general de la empresa y gerente general de la misma, y con quien le unía una profunda y sincera amistad.

Cuáles fueron los intereses económicos o de otra índole de Flores en la empresa, tampoco se ha podido establecer con certeza. Lo único que se sabe es que en repetidas ocasiones hizo desembolsos de sus fondos personales para cubrir gastos de la empresa lo que hace suponer que sí tenía intereses económicos involucrados en la obra. Lo más probable, por el tono de sus cartas, es que hubiera desempeñado el papel de abogado general de la empresa, y en algunos momentos el de representante o apoderado de la misma.

De los otros personajes interesados en la Empresa del Ferrocarril se ha podido reunir muy pocos datos personales.

racoles, por Zoilo Flores, Antofagasta 1874, BNB M 512 X.

8. Refutación al Manifiesto del Ministro de Relaciones Exteriores de Chile sobre la Guerra con Bolivia, por Zoilo Flores y Serapio Reyes Ortiz, Lima 1879 V, 15, BNB M 2911.

9. Don Aniceto Arce amnistiando a la constitución y a la libertad en Bolivia, por Zoilo Flores, Tacna 1890, XII BNB M 87 XI.

10. El Conflicto Chileno Boliviano, por Zoilo Flores, BNB M 820, XIX

José Manuel Braun, boliviano, (como tal firma en el contrato de 10 de julio de 1872) estuvo interesado en la construcción del ferrocarril ya en 1871, cuando firmó el contrato a nombre de Vergara y Cousiño y que sería luego revocado por el Gobierno boliviano. Desempeñó el cargo de gerente general y apoderado de la Empresa de Ferrocarril, y será el único del grupo que mantendrá su interés en el ferrocarril hasta 1877, fecha en que el Gobierno decide rescindir el contrato que había pasado a manos de Enrique Meiggs. Desempeñó el cargo de Cónsul de Bolivia en Tacna en fecha que no se ha podido precisar.

Marcial Martínez, chileno, hombre público y diplomático, desempeñó el cargo de Ministro Plenipotenciario de Chile en Washington durante la Guerra del Pacífico. Probablemente entró como accionista en la empresa del ferrocarril.

Watson y Meiggs, fue una firma comercial domiciliada en Valparaíso. Esta firma estuvo constituida por don Carlos Watson (Charles Horsfall Watson, inglés) y uno de los hijos de don Enrique Meiggs. Watson residió en Chile hasta 1875, y tenía intereses no sólo en la Empresa de Ferrocarril de Mejillones sino también en salitreras del Litoral boliviano. A fines de 1875 se trasladó al Perú para trabajar al lado de Enrique Meiggs. (9)

Los meses transcurridos desde la firma del contrato, 10 de julio de 1872, hasta la iniciación de la obra, enero de 1873, están en la os-

curidad, con excepción de algunas modificaciones que sufrió el contrato en los meses de agosto y octubre del 72 y a los que ya se hace referencia en el capítulo de Antecedentes. Es de suponer que se invirtiera estos meses en completar detalles de la operación, en contratar obreros y técnicos que tendrían a su cargo las variadas tareas de la construcción y en la búsqueda de mercados para colocar los bonos que emitiría el Gobierno boliviano para financiar la empresa.

El 2 de febrero de 1873 empieza la serie de cartas de Flores que hacen referencia al ferrocarril. En carta dirigida a Melchor Terrazas, Flores desde Mejillones, le comunica que se encuentra en este puerto con motivo de la inauguración oficial de la obra, que tuvo lugar el 30 de enero. Las obras debieron haber empezado, conforme lo estipulado por el contrato, el 1º de enero de ese año, porque para el 2 de febrero los trabajadores de la línea seguían su curso natural en seis secciones, de las cuales la primera se ocupaba del terraplén y las demás del trazo. En ese momento se encontraban también en plena operación de desembarco de un cargamento llegado de Europa vía Chile, con veintiocho mil durmientes para el terraplén, dos máquinas de destilar agua que deberían ser colocadas en medio camino, pues la falta de agua dulce en ese desierto era un inconveniente que no podía salvarse sino por ese medio. (10) (Ver Mapa N° 4)

La inauguración tuvo lugar con la correspondiente solemnidad y esplendidez, "a pesar de los esfuerzos de la Prefectura", acusa

10. AZF 2.2.73.

Flores, "para que ella no reuna tales condiciones a fin de servir así los intereses antagónicos de este ferrocarril" (11)

Se encuentra ya en esta primera carta una indicación clarísima de la oposición que tiene que hacer frente la Empresa de la que él forma parte, oposición liderizada por la Melbourne Clark y Co. primero y luego por la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, sucesores de la anterior.

Si bien, dentro de Bolivia hubo alguna oposición a la realización del ferrocarril de Mejillones, ello se debió principalmente a motivos de índole regionalista. Una vez firmado el contrato surgió una gran oposición, especialmente en la región de Antofagasta. La construcción de este ferrocarril iba en contra de los intereses particulares de los concesionarios de salitre que también tenían una concesión para construir una vía férrea en sus territorios, (para el transporte de sus caliches) y que aspiraban a poder conseguir la aprobación del Gobierno boliviano para construir su ferrocarril hasta el mineral de Caracoles, beneficiándose así no sólo con el transporte de sus propios productos, sino también sirviendo al mineral.

El contrato que firmó el Gobierno de Bolivia con Braun, Martínez, Watson y Meiggs y a los que nos referiremos en lo sucesivo simplemente como La Empresa, o la Empresa de Mejillones, excluía virtualmente cualesquiera otras concesiones para construir ferrocarriles particulares, en especial la de la Melbourne Clark y Co. La conce -

sión de la Melbourne Clark y Co. para un ferrocarril, estipulaba que debía correr de la zona salitrera ocupada por la Compañía, hasta la costa. Se estableció que los privilegios concedidos a los adjudicatarios del ferrocarril de Mejillones a Caracoles serían respetados, no pudiendo los ferrocarriles de la Melbourne Clark correr en la misma dirección de dicha línea. (12)

Por su parte, la Melbourne Clark, transformada ahora en la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, y que en lo sucesivo será simplemente denominada la Compañía de Salitres, había empezado la construcción de su propia línea férrea el 8 de diciembre de 1872, (13) adelantándose así en pocos días a la Empresa del Estado boliviano.

El Gobierno de Bolivia expidió una orden de cesación contra el ferrocarril de Antofagasta (Resolución de 10 de octubre de 1872) (14) la cual no fue obedecida por esta compañía ya que de todas maneras, inició sus trabajos. En enero de 1873 el Gobierno boliviano puso este hecho en conocimiento de la Prefectura de Cobija. Anotaba que ello era perjudicial a los intereses de la Empresa de Mejillones , y pedía al Prefecto notificar a los jefes de la Compañía de Salitres que paralizaran los trabajos. (15)

12. Anuario de supremas disposiciones. 1872, BC UMSA.

13. Bermúdez, op. cit., pg. 225.

14. Anuario 1872, BC UMSA.

15. El Ferrocarril, 30.1.73., citado por Bermúdez, pg. 223.

Flores se mostró indignado por esta actitud soberbia y prepotente de la Compañía de Salitres, a la que denomina Casa de Gibbs, (seguramente por ser Gibbs la cabeza y principal accionista de la firma) y piensa que el medio más eficaz de poner un dique a tantas pretensiones y a los reclamos que motivaron estas medidas, es la clausura del puerto de Antofagasta. "Esta orden tendría la ventaja de que no se llevaría a cabo, pues su simple expedición bastaría para que pidan misericordia y se consideren bien servidos con que se les dé las franquicias correspondientes a todo puerto menor". (16)

Esta y otras ideas muy importantes las repite en una carta dirigida al entonces Presidente Interino de Bolivia, don Tomás Frías, a La Paz, con fecha 7 de febrero del mismo año, 1873. (ver Anexo I). En esta carta Flores analiza detalladamente las desventajas del ferrocarril de Antofagasta, y las ventajas del de Mejillones. La necesidad de controlar de algún modo los avances chilenos sobre el Litoral boliviano, haciendo de Mejillones una plaza fuerte donde predomine el elemento nacional. Señala que la predominancia del elemento chileno en Antofagasta es tan fuerte, que considera como inminente peligro el menoscabo de la integridad nacional!!!!

De las características que señala de los dos ferrocarriles se ha elaborado un cuadro, que, aunque no es completo, sirve para aclarar algunos detalles concretos con relación a los costos y características de las dos vías férreas.

| <u>Ferrocarril de Antofagasta</u> | <u>Ferrocarril de Mejillones</u> |
|--|---|
| Extensión 130 millas | 123 millas |
| Gradiente 3 1/2 % | 3 1/2% |
| Vía Angosta (2 1/2 pies) | Vía Ancha (3 pies, 6 pulg.) |
| Costo por Milla 13.000 (falso según Flores) | Costo por Milla 40.000 (según contrato, Art. 21) |
| Monopolio Particular (sin control de calidad) | Monopolio Estatal (con control de calidad) |
| | Interés líquido 10% (ganancia por explotación) |

Otro detalle que resalta de esta carta, es que el ferrocarril de Mejillones tiene que pasar por el centro del paralelogramo asignado a la Compañía de Salitres. De modo, que si esta Compañía quiere construir su propio ferrocarril, inevitablemente entrará en conflicto con el del Estado, pues irán por la misma ruta.

La afirmación de Flores en sentido de que la Compañía de Salitres no tenía ni para tres años de explotación de este producto en el paralelogramo que comprendía su concesión, es cierta, primero por - que nuestro autor conocía a fondo la región, y luego porque él también trabajaba en salitres, siendo ésta, en realidad su principal ocupación en el Litoral, en varios años en que vivió allá. Pero por otra parte, el historiador chileno Bermúdez, al hablar sobre el Salar del Carmen y la calidad de los salitres que tenían sus depósitos, transcribe partes de los informes del administrador de esta compañía en el Salar del Carmen. (17) De estos informes se desprende el hecho de que el Salar

17. En el informe del año 73 dice que se están venciendo las difi-

del Carmen, para el año 1876, o sea TRES AÑOS DESPUES de la carta de Flores a Frías, está agotado y los trabajos en sus "oficinas" paralizados.

La Compañía de Salitres sabía que sus depósitos del Salar del Carmen estaban próximos a extinguirse y fijó su interés en otros depósitos, Las Salinas, recientemente descubiertos y todavía inexplorados. Para lograr concesiones en estos nuevos depósitos, que no se encontraban dentro de los límites que le concedía el Gobierno por Resolución de 13 de abril de 1872, ya mencionada y, negociar lo de su ferrocarril y una posible extensión de la línea hasta Salinas, envió como apoderado de la Compañía a don Belisario Peró, quien llegó a La Paz, en los primeros meses de 1873. (18)

Según Flores, el permitir que siga la farsa, como él la llama, de la construcción del ferrocarril a Antofagasta, no sólo perjudica a los empresarios del de Mejillones al influir en el ánimo de los posibles compradores de bonos con los que se financiará la obra, sino que perjudica también el crédito del Estado. Además el ferrocarril de Antofa-

cultades de la borra del salitre y por consiguiente se ha asegurado por algunos años más el trabajo en el Salar del Carmen. En el informe de 1875, Hicks dice que las calicheras del Salar del Carmen, reducidas a un alto grado de pobreza, solo contienen caliches que eran rechazados anteriormente, y aún de éste nos queda muy poco que pueda beneficiarse provechosamente por medio del sistema empleado actualmente. En el informe o memoria que presenta el año 1876 dice que "las calicheras (del Salar) están reducidas a los deshechos de tiempos pasados ". Bermúdez, op. cit., pg. 226.

18. Bermúdez, op. cit., pg. 223.

gasta, al ser de propiedad particular, pondrá en peligro los mismos yacimientos de plata de Caracoles, que pasarán a depender para su a bastecimiento y funcionamiento, de la poderosa casa Gibbs.

Curiosamente, y por exagerados que parezcan los juicios de Zoilo Flores con relación a la Compañía, (peligro que representan pa ra el control de esa zona por el Gobierno boliviano, posible desmembración del territorio nacional gracias a la política insidiosa, como él la llama, del vecino país del Sur), todos ellos han sido confirmados por hechos posteriores como nos lo demuestra la historia.

Flores mandó copia de esta carta a su amigo Braun diciéndole que si creía conveniente enviara una copia a Campero a París, para desvanecer en el ánimo de éste todo prejuicio creado contra la empre sa del Ferrocarril de Mejillones. Envía también otra copia a Mariano Baptista, ministro de Frías, porque sabe, como le dice en carta a Braun, que "el viejo (Frías) no dá paso alguno sin consultarlo con él (Baptista)". (19)

Zoilo Flores no tenía reparos en decir a quien le interrogaba al respecto que él favorecía la Empresa de Mejillones "por convicción y por sentimiento de nacionalidad" (20) como lo hace en carta dirigida al director del periódico "El Caracolino" de Antofagasta, don Exipión Bernaza, como respuesta a una ingenua solicitud de este señor para que Flores los colabore apoyando al Ferrocarril de Antofagasta.

19. AZF 9.2.73.

20. AZF 11.2.73.

Por otro lado, la Compañía de Salitres no se quedó tranquila después de las resoluciones y ordenes emitidas por el Gobierno en sentido de que debían suspender la construcción de su ferrocarril. Flores, en carta dirigida a Braun informaba que a principios de febrero tuvieron lugar en Antofagasta y Caracoles, unos comicios y que se firmaron unas actas, en sentido de que se permitiera la continuación del ferrocarril de la Compañía de Salitres; Flores dice que hasta entonces "la empresa de Antofagasta no había sacado sino las orejas y eso era bastante, ahora ha sacado el cuerpo entero". (21) Que la Compañía de Salitres pasó a una franca y abierta ofensiva lo demuestran sucesos posteriores y el hecho de que no interrumpiera en ningún momento la construcción de su ferrocarril, que quedó concluído el 1° de diciembre de 1873, cubriendo la vía veintidós y media millas desde Antofagasta hasta el Salar del Cármen. (22)

Frente a la lucha abierta declarada por la Compañía de Salitres a la Empresa de Mejillones, Flores, en palabras fuertes, confiesa en la misma carta a su amigo Braun, que "no pararé hasta conseguir que se clausure ese alcahueterío del puerto de Antofagasta, que tantos peligros encierra para el porvenir del país". (23)

El 16 de febrero, Flores escribe nuevamente a Frías, haciendo referencia a los desordenes ocurridos en Antofagasta y Caracoles, pro

21. AZF 17.2.73

22. Bermúdez, op. cit., pg. 225.

23. AZF 17.2.73. (Subrayado en el original).

movidos por la Compañía de Salitres, en apoyo a su ferrocarril. Estos hechos, dice Flores, "son la confirmación más espléndida de todo cuanto le digo en la primera" (Anexo I) "acerca de que el ánimo de la casa de Gibbs no es servir su salitrera con un ferrocarril, sino abarcar con él el tráfico a Caracoles, haciendo una competencia ruinosa al de Mejillones". (24)

El 18 de febrero envía a Braun una cuenta de los gastos que ha efectuado por cuenta de la empresa y de Braun, que asciende a ciento setenta y siete pesos con cuarenta centavos. (25) Son gastos efectuados por Flores en trámites legales de la Empresa, tales como copia de la escritura del ferrocarril, certificación de la Subprefectura, testimonio de un poder, y diligencias judiciales, entre otros.

Flores veía angustiada, que la Compañía de Salitres tenía una política cada día más agresiva. En una breve carta fechada el 31 de marzo, dirigida a Frías ponía en conocimiento del Presidente boliviano que se había realizado en Santiago una reunión muy numerosa pero de carácter privado, entre los partidarios del Ferrocarril de Antofagasta. En dicha reunión se había "llegado a la conclusión de que era indispensable combatir a toda costa el ferrocarril de Mejillones, porque no se divisaba ninguna emergencia en la que Chile pudiera llegar a ser dueño de ese puerto, y que por el contrario era de esperar

24. AZF 16.2.73.

25. AZF 18.2.73.

que tarde o temprano fuese chileno Antofagasta a cuyo éxito propendía eficazmente el ferrocarril por este puerto". (26)

Esta breve comunicación, que Flores transmite, como él mismo dice, "sin perjuicio de explicaciones ulteriores" (27) es de muchísima importancia pues podría significar que los intereses de la Compañía de Salitres estaban íntimamente ligados a los del Gobierno chileno.

En una carta escrita al día siguiente, 1º de abril, dirigida a otro socio de la Empresa de Mejillones, Marcial Martínez, de nacionalidad chilena, Flores comenta nuevamente sobre la reunión "privada" que tuvo lugar en Santiago. Opina que "con tal sistema creo que esos señores no conseguirán sino empeorar su causa porque el sentimiento nacional se subleva ante la simple idea de una desmembración y protesta contra todo acto que tienda directa o indirectamente a ese resultado. Y como es fácil hacer comprender el peligro o tendencias que envuelven esas pretenciones y aprovecharse de los beneficios de esa buena disposición, creo indispensable que el amigo Braun se halle en La Paz durante las sesiones (que serán cortas) de la Asamblea, pues tengo motivos para creer que las cuestiones pendientes vayan a parar allá, a exigencia de algún diputado, o quizás de muchos inspirados por el celo de una prima competente. Yo, que hace tiempo he comprendido esta aspiración, he trabajado, trabajo y trabajaré en el ánimo de to-dos los diputados y hombres del poder con quienes tenga amistad, a

26. AZF 31.3.73.

27. AZF 31.3.73.

fin de evitarlo. " (28)

En ese párrafo Flores se muestra como un hombre dinámico y decidido a pelear, organizando una línea de acción clara y concreta, a fin de evitar, no sólo que la Empresa de Mejillones sucumba ante los embates de la Compañía de Salitres, sino, y más importante, impedir el control y dominio total chileno de Antofagasta. También se puede leer entre líneas, que la Compañía de Salitres tenía muchos adeptos y gente dispuesta a todo por ella, comprando votos y manio - brando de cualquier manera.

A tres meses de iniciados los trabajos, y nueve de firmado el contrato, la situación económica de la Empresa de Mejillones es muy precaria. Carlos Watson, de la firma Watson y Meiggs, uno de los socios de la Empresa, había viajado a Europa para tratar de colocar los bonos con los que se financiaría la obra, pero tuvo que volverse sin haber conseguido nada. (29)

En este momento Flores decidió tomar el "toro por las astas" y viajó para encontrarse con Adolfo Ballivián, quien llega de Europa donde había ocupado una misión diplomática enviado por el Gobierno de Morales. (30)

El 9 de abril viajó Flores a Tacna donde se reunió con Ballivián y juntos continuaron el viaje a La Paz, donde llegaron alrededor

28. AZF 1.4.73.

29. AZF 1.4.73., en carta a Marcial Martínez.

30. A. Arguedas, Historia General de Bolivia, Ed. Arnó, La Paz, 1922.

del 24 del mismo mes, porque con esa fecha Flores escribe, desde La Paz una carta a José Manuel Braun a Tacna. Le cuenta que en el trayecto ha tenido muchas oportunidades de conversar con Ballivián sobre los asuntos del ferrocarril. "Para colmo de beneficios encontré alguna predisposición contra la casa de Gibbs, a consecuencia de manejos contra los que ha tenido que estrellarse la misión que se confiara a mi amigo en Europa" (31) Flores pensaba que Ballivián ya tenía las cosas claras en sentido de que todo el problema se reducía a la lucha del interés individual de la casa de Gibbs contra los intereses del Estado.

Desde el día de su llegada Flores aprovechó todo momento disponible para trabajar a favor del Ferrocarril ya que el Gobierno le había consultado con relación a las reclamaciones que hacía la Compañía de Salitres por intermedio de Perú.

En la misma carta a Braun, Flores hace un resumen de las reclamaciones de la Compañía de Salitres, que se reducen a lo siguiente:

La Compañía de Salitres acepta la resolución de 13 de abril, pero con algunas modificaciones, a saber, que se amplie a veinte leguas al interior y quince asignadas anteriormente, con el fin expresamente manifestado de abarcar Las Salinas; que el privilegio de los quince años empiece a correr desde el 1° de enero de 1874; que se conceda la libre importación de los materiales necesarios para la conservación de la línea férrea; y, que su privilegio se extienda a todas las sustancias in-

orgánicas que se encuentren en el paralelogramo que se les concede . Flores continua diciendo que el asunto pasó al consejo de Estado, (32) que éste lo remitió a la comisión respectiva, cuyo miembro principal buscó orientación en nuestro autor, lamentablemente no dice el nombre de este miembro principal de la comisión. La comisión dio un informe muy favorable a la Empresa de Mejillones, al determinar que no se podía permitir la construcción de un ferrocarril que hiciera competencia al del Estado. El informe también incluía el rechazo completo de los cuatro puntos indicados anteriormente, señalando entre otros motivos, el principal de que la pretención de abarcar Las Salinas importaría privar de esa carga al ferrocarril del Estado para aprovechar de ella el de la Compañía particular.

El informe de la comisión, según el resumen apretado que hace Flores va incluso más allá, porque pide al Consejo de Estado oponga su veto a la resolución de 13 de abril, y se invite al Ministerio Público para que deduzca ante la Corte Suprema la acción de nulidad de los derechos y concesiones otorgadas en la mencionada resolución, tanto por el gravamen que ella irroga al estado como por la omisión del requisito indispensable del dictámen afirmativo del Consejo de Estado.

En un tono muy optimista, le comunica Braun, en la misma car

 32. A la muerte de Morales, Frías reunió en el palacio legislativo a los cuarenta y dos diputados que aún quedaban en la ciudad, los cuales nombraron un consejo de Estado compuesto de nueve miembros y cuyos directores fueron elegidos los doctores Frías y Baptista, siendo proclamado el primero Presidente de la República. Este es el Consejo de Estado al que hace referencia Z. Flores (A. Arguedas, op. cit., pg. 328).

ta, que "esos señores corren el inminente peligro de regresar trasqui-
lados. Tengo motivos fundados para creer que sea cual fuere la opi-
ni3n del consejo de Estado, el Gobierno remitir3 a los reclamantes a
ventilar sus derechos ante la Corte Suprema." (33)

En este momento, pese a las dificultades econ3micas de la Em-
presa de Mejillones, el tono de las cartas de Zoilo Flores hace supo-
ner que la Empresa hab3a ganado finalmente la batalla, consiguiendo
no s3lo que la Compa3a de Salitres suspendiera su ferrocarril, sino
que todas sus concesiones se vieran en entredicho, teniendo que ape-
lar ante la Corte Suprema, y esto con muy pocas probabilidades de 3-
xito, pues todo el Gobierno estar3a a favor de la Empresa de Mejillo-
nes.

Conviene en este momento hacer un par3ntesis para analizar
la situaci3n pol3tica por la que atravesaba Bolivia en esos meses.

El 28 de noviembre del a3o anterior, Fr3as a la muerte de Mo-
rales, asumi3 la presidencia, y al d3a siguiente, o sea el 29 de no-
viembre llam3 a elecciones generales. (34) Se presentaron dos can-

33. AZF 24.4.73.

34. Durante el Gobierno de Fr3as, se firm3 el Protocolo Lindsay -
Corral, de 6 de diciembre de 1872, que ten3a como fin, resol-
ver las cuestiones pendientes del tratado de 1866, y preparar el cami-
no para un futuro tratado con Chile, que sustituyera el anterior. (A.
Vergara V., op. cit., pg. 194).

Con fecha 6 de febrero de 1873, se firm3 entre los ministros
Juan de la Cruz Benavente, boliviano, y J. de la Riva Aguer0, peruano,
el Tratado Secreto de Alianza entre Bolivia y el Per3, y que luego, con
la aprobaci3n de la Asamblea Extraordinaria de 2 de junio de 1873, fue
confirmado y ratificado por Adolfo Ballivi3n el 16 de junio.

didaturas: la de Casimiro Corral y la de Adolfo Ballivián. Casimiro Corral había sido ministro de Relaciones Exteriores del Gobierno y el verdadero factotum del Gobierno de Morales. (35)

Adolfo Ballivián, era hijo primogénito del ex presidente General José Ballivián, y llegó a La Paz cuando ya había pasado la contienda eleccionaria. Venía de Europa. En abril se reunió la Asamblea Extraordinaria, se oyó la lectura del mensaje en el que Frías daba cuenta de sus actos durante el corto tiempo de su gobierno, y sin debatir las numerosas gestiones que había emprendido su gobierno, la Asamblea pasó directamente, luego del escrutinio, a la elección del presidente, que recayó luego de dos votaciones, en don Adolfo Ballivián. (36)

Una de las primeras medidas del nuevo Gobierno fue solicitar del Congreso facultades extraordinarias a fin de levantar un empréstito destinado a centralizar las deudas del Estado y mejorar el equipo del ejército. (37) El Fisco continuaba en su estado de habitual insolvencia a pesar de las enormes sumas que habían pasado por manos de Melgarejo. (38) Pero la Asamblea le negó la autorización y cerró sus puertas al día siguiente de ese voto. (39)

35. A. Arguedas, op. cit., pg. 334.

36. A. Arguedas, op.cit., pg. 335.

37. J. Fellman V. op. cit., pg. 232.

38. J. Fellman V. op. cit., pg. 232.

39. A. Arguedas, op. cit., pg. 337.

Poco tiempo después, su ministro Rafael Bustillo, enfrentado ante una deuda de un millón quinientas mil libras esterlinas, estuvo de acuerdo con Ballivián sobre la necesidad de un empréstito, y envió el proyecto al Congreso, que nuevamente lo rechazó. (40)

Volviéndo a Flores, pocos días antes de las elecciones, el 1º de abril, en carta a Braun, comenta que había hablado con Frías, quien incluiría en su Mensaje Presidencial el asunto del ferrocarril, y que Frías estaba firmemente resuelto a "sostener, sin escusar medio alguno, los intereses del Estado, cifrados en el Ferrocarril de Mejillones, porque en esa obra mira él todo un porvenir para el país, y a no permitir por lo mismo que se establezca sobre él ninguna competencia que menoscabe su importancia". (41)

El Consejo de Estado no llegó a reunirse antes de las elecciones, y después de ellas la Asamblea se dedicó mas bien a consideraciones de tipo político. Lo cierto es que si bien en ningún lado, ni en el Consejo ni en la Asamblea, se consideró el asunto del Ferrocarril, tampoco se aceptó la propuesta presentada por Perú y las cosas siguieron como antes, o mejor dicho, pero que antes, a causa de la negativa de la Asamblea a autorizar a Ballivián la contratación de un empréstito. Tal operación, debía cubrir no sólo las deudas que se traían desde Melgarejo, sino también estaría destinado a financiar nuevos proyectos y a aliviar un poco la carga financiera del Estado, dándole mayor solven

40. Fellman V. op. cit., pg. 233.

41. AZF 1.4.73.

cia y por lo tanto, valorando los bonos que se emitieron para finan -
ciar el Ferrocarril de Mejillones.

CAPITULO OCTAVO
TROPIEZOS Y DIFICULTADES

Luego de un silencio de dos meses, Flores reinicia su correspondencia desde Cobija. El 30 de junio de 1873 acababa de llegar a este puerto, luego de una prolongada ausencia de tres meses. Después de la última comunicación desde La Paz en la que se mostraba muy optimista con relación al apoyo que estaba seguro iba a contar el ferrocarril de Mejillones no sólo por parte del Presidente sino también de toda la Asamblea boliviana, Flores debió enfermarse de cierta gravedad, pues en muchas de las cartas que escribe en los meses siguientes hace referencia a su enfermedad, vagamente, sin precisar de qué se trata, comunicando a su corresponsal que se encuentra mejor de salud. (1)

A partir del segundo semestre del año, y aunque algunas de las cartas denoten un optimismo engañoso, los asuntos de la Empresa se complican enormemente debido especialmente al incumplimiento por parte del Gobierno boliviano de su parte del contrato, que establecía que en caso de no bastar los recursos de los bonos con que se financiaría la obra, (cosa que sucedió porque no se pudieron colocar en los mercados europeos), el Gobierno estaba obligado a depositar los fondos necesarios para cubrir los gastos de las obras; (Art. 29, -----
1. AZF 30.6.73.

Anexo II). (2)

El 1° de julio se reanuda la correspondencia relativa al ferrocarril. En esta fecha escribe una larga y minuciosa carta a Marcial Martínez, a Santiago en respuesta a otra que recibiera de este socio de la Empresa. En esta carta se lee entre líneas que la Empresa de Mejillones, durante la ausencia y enfermedad de Flores, había estado tramitando un convenio con la Compañía de Salitres, razón por la cual, durante esos meses, hubo una etapa de cierta tregua entre las dos firmas. Con relación a esta tregua Flores transmite la opinión del Gobierno boliviano en sentido de que éste "no cree conducente a nada bueno la cesación de la guerra que la casa de Gibbs hace al crédito del país tanto en América como en Europa, porque ya ella ha producido todo su efecto, según ha tenido ocasión de palparlo el Sr. Ballivián en su calidad de Agente Financiero en Europa". (3) (*4)

Con relación al convenio entre las dos firmas, aclara que no

 2. El contrato celebrado entre la Empresa de Mejillones y el Gobierno boliviano (Anexo II) estipulaba que se pagarían las obras con bonos del Estado emitidos al ochenta por ciento, los cuales ganarían siete y medio por ciento de intereses y dos por ciento de amortización acumulativa. El servicio de los bonos estaba garantizado con el producto del Ferrocarril y con la de la exportación de pastas y minerales de plata del Litoral, a cuyo fin el Banco Nacional de Bolivia, que serviría de agencia financiera en Valparaíso, nombraría dos interventores pagados por el Gobierno para que recauden los derechos de exportación y los rendimientos del ferrocarril. (C. Rojas, op. cit., pg. 268).

3. AZF 1.7.73.

*4. Esta es una alusión muy clara a que la misión que desempeña ra Ballivián en Europa no era solamente de carácter diplomático, sino también financiero, y es probable que hubiera concretado al

se opone a él, pero que tampoco puede apoyarlo, porque "habría sido indigno para mi (apoyar) las exigencias de la casa de Gibbs después de haber hecho formar al gobierno una idea enteramente desfavorable de ellas. Apoyando ideas tan contradictorias, qué prestigio y qué valor hubiera tenido mi palabra y mi opinión ante el Gobierno en los negocios relativos al Litoral, en los que siempre se me consulta ? Qué idea se hubieran formado de mí los miembros del Consejo de Estado cuando sabían que el brillante y luminoso informe dado por la comisión en la solicitud de la casa de Gibbs por órgano del señor Peró había sido mi obra, o cuando menos el fruto de mi inspiración ?"(5)

¿Cuál fue este convenio? ¿Se llegó a algún acuerdo definitivo o fue simplemente un intento de ponerse de acuerdo suscrito por las dos firmas? Lo único que se ha podido establecer al respecto es que en la propuesta presentada por Peró, y a la que ya se ha hecho men -ción anteriormente, la Compañía de Salitres expresaba el deseo de conciliar los intereses propios con la conveniencia nacional, y que desa -parezca todo motivo que pueda inducir a creer que existe antagonismo radical entre esos intereses y los del Ferrocarril a Mejillones. (6)

A primera vista, pareciera que la Compañía de Salitres estaba realmente dispuesta a ceder y cesar en la guerra que le hacía a la Em-

go, por lo que uno de sus primeros actos de gobierno fue el presentar a la Asamblea una solicitud para conseguir empréstitos.

5. AZF 1.7.73.

6. Bermúdez, op. cit., pg. 224.

presa de Mejillones. Pero si se analiza con cuidado no sólo la letra sino el trasfondo del problema se puede ver que la Compañía de Salitres, frente a la decidida y firme posición de Ballivián a favor de la Empresa de Mejillones, optó por suavizar un poco su posición y ceder aparente y momentáneamente.

En julio, o sea a seis meses de iniciadas las obras, la construcción del ferrocarril ya está bastante avanzada, como se lee en una carta que escribiera Ballivián a Flores y que éste a su vez la transcribe en otra carta a Marcial Martínez. Las palabras textuales de Ballivián son "Dígale Ud. al Sr. Braun. que haga oficialmente su propuesta sobre administración del ferrocarril, sea por sí o a nombre de la Empresa, procurando conciliar en ella sus intereses con los del Estado; que haga firme resolución de (sic.) no ceder la administración de la Empresa porque nosotros no podemos organizarla, porque ya va a llegar el día de la entrega de la línea y no tenemos ni un fogoneero, ni un maquinista, pero ni quien nos venda boletos; que parta del principio de que el Gobierno no puede administrar esa empresa porque es mal administrador en todas partes y que necesita por lo mismo unir su interés al de la empresa que lo administre ".(7)

Efectivamente, las obras proseguían aceleradamente y se empezó a pensar en la administración de la línea. La Empresa de Mejillones presentará su propuesta de administración, lo que, como Flores opina, sería una base sólida para la colocación ventajosa de sus bo -

nos. En la misma carta a Martínez de 1° de julio, Flores le indica que es indispensable que haya una reunión entre los socios de la Em presa para ponerse de acuerdo verbalmente. Solo así se podría prever todo y otorgar las debidas autorizaciones, y propone como punto de reunión el puerto de Mejillones, debido a que Braun no puede moverse de ese lugar, desde donde controla directamente la obra de construcción del ferrocarril. Nuevamente reitera Flores que el Gobierno esta predispuesto en favor del Ferrocarril de Mejillones. Indica que incluso la Compañía de Salitres había informado a Ballivián desfavorablemente en el sentido de su onerosidad para el Estado, pero que Ballivián siempre concluía diciendo que ya eran hechos consumados, en los que estaba comprometida la fé pública, y que sobre todo ese ferrocarril encerraba el porvenir del país. (8) También le comunica a Martínez que el 29 de junio el Tesoro de Cobija había cubierto la letra de treinta y cinco mil setecientos bolivianos girada por el Gobierno a su cargo y el del Banco Nacional de Bolivia (9) para el servicio de los bonos. (10)

El 14 de julio en carta dirigida a Ballivián, Zoilo Flores se

8. AZF 1.7.73.

9. El Banco Nacional de Bolivia fué creado en 1871 durante el Gobierno de Agustín Morales. Por resolución de 1° de septiembre se autoriza el establecimiento de este Banco en Cobija. Surgió como una sociedad anónima promovida por Mariano Perú, con domicilio legal en Cobija y Valparaíso. Era una sociedad anónima de tres mil acciones de capital de mil bolivianos cada una. (Anuario 1871, BC UMSA)

10. AZF 14.7.73.

muestra muy preocupado por varios problemas. Con relación al crédito del país, en el sentido de prestigio, piensa que está cada día más por el suelo. En Europa no sólo por la guerra que le hace la Compañía de Salitres, sino también por noticias alarmantes acerca del orden público e inestabilidad del Gobierno. En Chile la situación es similar a la de Europa, por la guerra que se hace a la Empresa de Mejillones, como medio de proteger a la de Antofagasta, "no sólo por la causa de Gibbs sino por todos, pero hasta por nuestros buenos amigos Belisario y Mariano Perú! Y todo por qué? Porque se han evaporado los veinte mil bolivianos que la casa de Gibbs les había ofrecido". (11)

Por lo visto, la tregua que ofrecía la Compañía de Salitres duró muy poco, si es que existió. Por otro lado, la alusión a los Perú es muy clara, y se deduce que si hubieran conseguido (en especial Belisario Perú) la aceptación de la nueva propuesta presentada por la Compañía de Salitres al Gobierno boliviano, hubiera conseguido la comisión que les ofrecía la Compañía.

En esta misma carta hay un párrafo en que por primera vez se ve a Flores con el ánimo muy abatido, como si presintiera que continuar con la batalla contra la Compañía de Salitres fuera inútil pues de todos modos terminarían ellos por vencer, porque las fuerzas eran muy desiguales. "Ante lucha tan desigual" - le dice a Ballivián - "puesto que nosotros no podemos rechazarla con hechos que nos acrediten - se

refiere al desprestigio del Gobierno boliviano que impide una buena colocación de los bonos de la Empresa - "creo que debemos capitular entrando en arreglos y otorgando concesiones a la casa de Gibbs. Es una vergüenza rendirse así a discreción, pero creo que eso es más prudente. Ante la gravedad de la situación, creo, por más repugnancia que esto nos cause a Ud. y a mí, que el gobierno se halla en el deber de oír con calma las pretensiones de dicha casa o de sus representantes nuestros amigos Perú y procurar satisfacerles concediéndoles cuanto sea posible". (12)

La propuesta presentada por Perú a nombre de la Compañía de Salitres en este momento, tenía algunas modificaciones a la hecha anteriormente, antes de la subida de Ballivián al poder. Esta propuesta posterior, en resúmen, consistía en conceder a la Compañía de Salitres la facultad de construir un ferrocarril privado desde Antofagasta hasta Salinas para transportar únicamente sus productos, sin perjudicar la explotación del ferrocarril del Estado. En cuanto a concesión salitrera, la primera base de la propuesta establecía que la superficie concedida por el Decreto de 13 de abril de 1872 (y que la Compañía no había aceptado!!! pero que toman como base de negociaciones!!!) quedaba reducida a las salitreras del Salar del Cármen y a la parte de las Salinas incluídas dentro del paralelogramo. En compensación a esa reducción, se adjudicaba a la Compañía cincuenta estacas que quedaban en Salinas fuera de aquel radio, por cada una

de las cuales los concesionarios pagarían anualmente una patente de cuarenta bolivianos. (13)

Para comprender la magnitud de terrenos que incluían estas cincuenta estacas, basta decir que cada estaca tenía mil seiscientos metros de longitud por mil seiscientos metros de latitud, cubriendo las cincuenta estacas un total de doce mil ochocientas hectáreas de ricos yacimientos de salitres, cuya existencia ya estaba verificada y sin explotación. Además, la Compañía de Salitres, antes de pedir la adjudicación y mensura de estos terrenos, reconoció previamente todos y cada uno de ellos. (14)

En estos momentos se nota un dejo de desesperación en las cartas de Flores, angustiado porque el gobierno no puede cumplir con sus compromisos y porque la fuerza de la casa de Gibbs, como él llama a la Compañía de Salitres, es mayor que la que él supuso. Por otro lado es fácil deducir que los contratistas iniciaron los trabajos confiados en una rápida y buena aceptación de los bonos del ferrocarril en el mercado mundial y sin fuertes capitales propios. Debieron quedar muy sorprendidos al comprobar que las cosas no serían tan simples y al ver evaporarse un negocio tan lucrativo y sin riesgos para ellos como era el del ferrocarril. Flores busca el modo de llegar a un arreglo con la Compañía de Salitres pero que no signifique la pérdida de la dignidad propia. Sus preocupaciones en este momento están encaminadas a conseguir que el

13. Bermúdez, op. cit., pg. 224 - 227.

14. Anuario 1875, BC UMSA.

gobierno apruebe el arreglo entre las dos firmas.

Uno de los puntos de este acuerdo establecía que debía permitirse a la Compañía de Salitres la construcción de su ferrocarril hasta Mantos Blancos donde debía encontrarse con la línea del de Mejillones. Desde este punto hasta Salinas los contratistas pondrían una tercera riel (la vía de la Compañía de Salitres era bastante más angosta que la del Estado) de modo que la Compañía de Salitres pudiera utilizar el ferrocarril del Estado en dicho trayecto, (Mantos Blancos - Salinas) comprometiéndose la Compañía a pagar una determinada suma por quintal transportado y sólo para fines de transportes de materiales necesarios para las salitreras y los mismos salitres . (15)

Flores se muestra dispuesto a aceptar este acuerdo, con la modificación, que le permite salvar el honor, de que ese riel central se ponga a costa de la Compañía y no del Gobierno. (16) Otra de las modificaciones que propone a la solicitud presentada por Perú, en el que está implícito un acuerdo con la Empresa de Mejillones, es que se otorgue a la Compañía de Salitres veinticinco o treinta estacas de las salitreras de las Salinas, pero no la totalidad de ellas como pretendían. "Por supuesto que tendrán que naufragar muchos derechos adquiridos", escribe Flores al Presidente, " y entre ellos los de su seguro servidor , pues la casa de Gibbs se agarrará lo mejor, pero, qué hacer ? Peor es lo que sucede y lo que sucederá en el futuro. . . . Bien podríamos

15. AZF 14.7.73.

16. AZF 14.7.73.

concluir nuestras perniciosas rencillas con esa maldita casa. . . . "

(17)

La Empresa ya tiene todo el trazado de la línea aprobado por el Gobierno, y ahora empiezan los reclamos para que el Estado imprima los bonos definitivos, en reemplazo de los provisionales, emitidos por el Gobierno por un valor de seis millones de pesos fuertes, (Art. 25, Anexo II). Flores escribe a Nicanor Herrera a La Paz, anunciándole que Braun tiene pendiente ante el Ministerio de Hacienda la respectiva petición de expedición de los bonos definitivos. Le aclara que Braun se apoya en la ley y en el contrato para esta solicitud y que toda demora en el despacho de esa gestión irroga muchos peligros para la Empresa. (18)

Con fecha 20 de julio, en carta dirigida a un señor Luis A. Lynch se identifica Z. Flores por primera vez como masón, (al darle a éste el tratamiento de hermano seguido por tres puntos en triángulo). Su incorporación a la masonería, es reciente ? ¿ Tiene algo que ver con su cambio de actitud en sentido de estar dispuesto a entrar en arreglos con la Compañía de Salitres, muchos de cuyos miembros son masones ? (19) Esto no se puede establecer con certeza, lo único cierto es que la masonería jugará un papel muy importante en la vida de Zoilo Flores especialmente despues de la Guerra del Pacífico cuando a partir de 1884

17. AZF 14.7.73.

18. Ver Anexo II.

19. AZF 20.7.73.

constituirá una de sus principales ocupaciones (Ver Nota Biográfica).

En el interior, la Asamblea había sido convocada a sesiones extraordinaria para el 30 de septiembre. La Empresa se puso en campaña para lograr que la Asamblea tratara los asuntos relativos al ferrocarril y se decidió que Carlos Watson, socio de la Empresa, viajara a Sucre para intervenir personalmente en estos asuntos y al mismo tiempo presentar una propuesta de administración del ferrocarril como medio de sacar adelante la Empresa. Entre los asuntos que debía tratar la Asamblea estaba el de un ferrocarril. Flores en carta a Watson y Meiggs, les indica que no cree que el ferrocarril aludido en la parte dispositiva del decreto de convocatoria de la Asamblea, sea el de Mejillones, sino otro proyecto de ferrocarril en el Litoral (entre las salitreras del Norte de Paquica y las salitreras de Toco), o de un proyecto de ferrocarril entre La Paz y Yungas. (20)

En esos días en el Litoral hubo un cambio de autoridades. Aniceto Arce, que desempeñaba las funciones de Prefecto, fue sustituido por Emilio Fernandez Costas, sin que se sepan las causas de este cambio. En opinión de Flores, Fernandez Costas es partidario del Ferrocarril de Mejillones. Costas se muestra sorprendido por el cambio de posición que vé en Flores, quien le explica que se debe a la necesidad de capitular en la lucha con la Compañía de Salitres, a causa de la lucha que le hace ésta a la Empresa y al país tanto en Europa como en América, porque si no se capitula ahora los daños pueden ser mucho

peores e influir en negocios posteriores. Flores es terminante al señalar que su posición en este momento es muy diferente a la que tuviera meses antes, en La Paz, e insiste a los socios para que se haga todo lo posible para lograr la aprobación del convenio celebrado con la casa de Gibbs o de cualquier otro que pudieran acordar. (21)

De acuerdo a las cláusulas veintiocho y treinta y seis del contrato con la Empresa, el Banco Nacional se hallaba en la obligación de asumir un papel protector de la Empresa, pero, dice Flores en carta a Braun, "que está muy lejos de haber desempeñado, pero ni de haberlo recordado siquiera hasta ahora". (22) Los bonos no alcanzaron a cubrir los gastos hechos por la Empresa, en compra de materiales, pago de salarios y otros, de modo que el Estado debía entregar al Banco Nacional de Bolivia los fondos necesarios para cubrir los gastos de cada semestre, pero ni el Estado cumplió con esta obligación ni el Banco se interesó en que lo hiciera. Es importante recordar que uno de los principales socios del Banco Nacional era don Belisario Peró, quien a su vez era apoderado de la Compañía de Salitres.

La propuesta de administración de la línea, una vez que estuviera concluída, que hace la Empresa al Gobierno, es sobre la base de que su producto sirva para el servicio de los bonos. Los empresarios también piden la administración de la exportación de pastas y minerales de la Nación en el Litoral (que servían como garantía para los bo-

21. AZF 21.7.73.

22. AZF 22.7.73.

nos (Art. 27, Anexo II)). Flores sugiere a sus socios, si tienen seguridad que la administración de la empresa y derechos del ramo de metales producirán para el servicio de los bonos y dejar alguna utilidad líquida más, podrían interesar al Gobierno garantizándole que esa utilidad líquida no bajaría de veinticinco o veinte o cincuenta mil pesos anuales. Con esto se lograría que no se preocupara de ceder el ramo de derechos sobre metales, puesto que tendría por otra parte una cantidad más o menos igual. Por otro lado, como indica Flores, los ingresos obtenidos en la Aduana de Antofagasta el año anterior, 1872, no han sido superiores a la cifra que propone Flores. De manera que el Gobierno no podría negarse a esta oferta. (23) Además, como aconseja Flores, la propuesta deberá decir con toda claridad que el servicio público del Litoral no se perjudica con la entrega a la Empresa del ramo de derechos sobre metales, porque el sistema, vigilancia e interés que ella tome lo hará producir más que antes, a causa de las imperfecciones del sistema que se utilizaba entonces en la administración de ese ramo, de la falta de cuidado y vigilancia, que daba lugar a fraude fiscal y que perjudicaba los derechos de la empresa porque disminuye en concepto de todo mercado la garantía de los bonos. (24) También indica Flores que es necesario prever el caso de ruptura de comunidad (Tratado de 1866) entre Chile y Bolivia, dejando como perteneciente al Estado lo que entonces correspondía a Chile. Incluye, Flores un curioso consejo, de

23. AZF 22.7.73.

24. AZF 22.7.73.

que como un acto de previsión se estipule algo para el caso de guerra entre Chile y Bolivia, porque la paralización sería entonces completa y ruinoso para la Empresa.

CAPITULO NOVENOSUSPENSION DE LA OBRA

En agosto las obras del ferrocarril se encuentran muy avanzadas, contando con dos mil hombres contratados y trabajando. Tienen dos locomotoras poderosas, más de cien mil durmientes, y se espera de un día para otro el arribo de once mil toneladas de rieles. Todo el terraplén está contratado por secciones y próximo a concluirse, faltando la colocación de los rieles que están por llegar. (1) Todo hacía suponer que, pese a las muchas dificultades se llegaría a concluir con la obra, pero los empresarios no contaron con que el Estado no pudiera cumplir con sus obligaciones y dejara de cancelar las cuotas que le correspondía y con las que los empresarios enfrentaban a los gastos de construcción.

En este momento la Empresa contratista se divide en dos sectores: Por un lado está la firma Watson y Meiggs y Marcial Martínez, quienes deciden, o suspender las obras, o rescindir el contrato con el gobierno, o bien llegar a un nuevo acuerdo para la financiación de las obras. Por otro Zoilo Flores y José Manuel Braun, gerente de la Empresa, quienes piensan que la obra debe continuarse a costa de cualquier sacrificio, y paralelamente, buscar algún modo de financiar la Empresa privadamente.

1. AZF 4.8.73.

El 7 de agosto Flores escribe a Watson y Meiggs una carta en la que les comunica que los rumores que circulan en sentido de que el gobierno quisiera rescindir el contrato con la Empresa, son "una imputación calumniosa", porque, "yo conozco el modo de pensar del gobierno acerca de la Empresa del Ferrocarril de Mejillones". (2) Les comunica también que Braun a su paso a Tacna, le mostró la orden que había recibido de Watson y Meiggs para que se suspendiera todo el trabajo. Flores opina que una medida tan exabrupta tiene muchos inconvenientes y peligros que podrían conducir a la Empresa a la ruina total. Braun, según comunica Flores, tomó la decisión de no suspender las obras por completo, y se dirigió a Tacna y a Lima a buscar fondos, aunque no fuera mas que para hacer frente a los trabajos hasta su paralización paulatina. Flores consiguió cinco mil pesos que mandó a Mejillones, que eran urgentes para cubrir las planillas y envió a Watson y Meiggs una letra girada por Braun a su nombre, por la suma de dos mil quinientos pesos, suma enviada por Flores para cubrir los gastos de la Empresa pocos días antes. " Si hay inconvenientes" añade Flores, "devuélvanla simplemente, no seré yo quien aumente los apuros de ustedes", y se despide "Sumamente desconcertado y abatido por la situación de la empresa, pero esperanzado en el buen éxito de la expedición de Braun. . . ." (3)

Al día siguiente, Flores escribe al encargado de la Empresa en

2. AZF 7.8.73.

3. AZF 7.8.73.

Mejillones, en ausencia de Braun que se halla en Tacna, comunicándole que el Presidente Ballivián le escribe (a Flores) diciéndole que está estudiando nuevos arreglos que puedan dar una solución definitiva y satisfactoria al mismo tiempo para allanar las dificultades que por parte del gobierno se han presentado a la prosecución de la Empresa de Mejillones. (4)

Por su parte Flores escribe a Ballivián, el 11 de agosto, indicándole que sería muy importante que se lograsen conciliar los intereses hasta el momento antagónicos, de Antofagasta y Mejillones, pues esta lucha daría como resultado, por lo menos retardar la conclusión de la obra, lo que es en sí más perjudicial al país que "algunas concesiones que se pudieran hacer a la tan poderosa cuanto innoble casa de Gibbs ".(5)

Braun, en su búsqueda de fondos, se va hasta Lima a tratar de interesar en la Empresa al poderoso financista norteamericano, Enrique Meiggs, (Ver Capítulo sobre Situación Económica) quien estaba emparentado con uno de los socios de la firma Watson y Meiggs, como ya se indicó oportunamente. Lamentablemente, para los empresarios, Enrique Meiggs tenía en estos momentos muchos problemas financieros con el Gobierno peruano, quien le adeudaba una enorme suma por concepto de la construcción de ferrocarriles en el Sur y centro del Perú. (6)

4. AZF 8.8.73.

5. AZF 11.8.73.

6. En 1873-74-75 las condiciones en que se encontraba el Perú no

Flores aconseja a Braun, por carta de 11 de agosto, que si no consigue dinero en efectivo de Meiggs, consiga que éste le dé por lo menos uno de los documentos que tiene en cartera con el Gobierno peruano, documento que podría negociárselo en cualquier lugar. (7)

Pese a los intentos de Flores y Braun de mantener en secreto la orden de suspensión de obras que dieran Watson y Meiggs y Martínez, la noticia se filtró ocasionando una especie de motín entre los obreros, quienes bajaron a las oficinas de Mejillones, precipitadamente, a cobrar sus salarios. Todo esto constituyó un golpe terrible para la Empresa que sólo podría recuperarse si la misión de Braun en Lima tenía éxito.

El 15 de agosto Flores escribe al encargado en Mejillones comunicándole con alivio que acababa de recibir unas letras que le envió Braun desde Tacna. Son cinco letras sobre Inglaterra con un valor de 8.714.11.8 libras esterlinas, que Flores deberá negociar en el Banco Nacional en Cobija. (8)

Flores piensa que no tendrá dificultades en lograr que el Ban-

 eran muy favorables ni siquiera para los capitalistas extranjeros que hasta el Gobierno de Balta, y especialmente en ese período, habían logrado todo el provecho que deseaban. Las obras de los ferrocarriles a cargo de Enrique Meiggs estaban semiparalizadas, continuándose los trabajos en escala reducida. El empresario norteamericano esperaba, para financiarlos, que el Gobierno celebrara un contrato sobre el guano con Dreyfus. (O. Bermúdez , op. cit., pg. 327.)

7. AZF 11.8.73.

8. AZF 15.8.73.

co las acepte, no sólo porque el Banco de Tacna de donde proceden las letras está suficientemente garantizado y acreditado, sino también porque él forma parte del Consejo Local del Banco Nacional en Cobija, que deberá reunirse para estudiar el asunto de aceptación de las letras y la calificación de la prima conforme a su Reglamento Interior.

Se dispone que la Empresa reduzca lo más posible su número de trabajadores superfluos que tiene contratados, que no se renueve ningún contrato a nadie, que se reduzca el personal en toda la línea, despidiendo a la gente pagada y cancelada. La Empresa trata de reducir sus gastos a cincuenta mil pesos mensuales, que es la suma que Braun espera poder financiar en Lima. (Ver Mapa N° 5)

El 15 de agosto, Flores escribe a Braun comunicándole que se ha puesto en campaña para colocar las letras. Flores espera que el Banco tome las letras a su cuenta. La otra posibilidad es que el Banco se constituya en agente para su negociación en Chile por cuenta de la Empresa, lo que implicaría una comisión al Banco de Cobija como intermediario y otra al de Chile. En el primer caso se trataría de una sola comisión. (9)

En estos días el Prefecto le informa a Flores que acaba de llegar el decreto convocando a licitación para el cobro de los derechos sobre metales. Flores le comunica a Braun, en la misma carta de 15 de agosto, que sería muy interesante "pensar en este asunto como negocio y como garantía de los bonos" (10)

9. AZF 15.8.73.

10. AZF 15.8.73.

El 18 de agosto Flores hace un resumen de la situación de la Empresa en carta dirigida a Ballivián. De esta carta nos enteramos que el valor de las letras en pesos fuertes es de cincuenta mil, con lo que estarían cubiertos los gastos del mes de agosto. Braun sigue su viaje a Lima a tratar de conseguir más fondos. Lo que se necesita para que la obra esté concluída y en funcionamiento, según Flores, son setecientos u ochocientos mil pesos. En esta fecha siguen con - tratados por la Empresa ochocientos hombres más o menos. Flores se adelanta a suponer que en caso de que los otros socios desistan, Braun se hará cargo de la Empresa. "Mientras tanto", comenta tristemente Flores al Presidente, "nuestros amigos Perú, Arce y otros muchos se frotan las manos de placer y dan libre curso a su regodeo por el fracaso de Mejillones que a su juicio trae consigo el surgimiento del de An tofagasta".(11)

Despues de muchas discusiones, el Banco de Cobija aceptó las letras por el cuarenta y cuatro por ciento de su valor y uno por cient to de comisión. La operación estuvo a punto de fracasar cuando Belisario Perú, que se hallaba en Cobija de paso al interior, se enteró del asunto y trató de impedir que se llevara a efecto la negociación. " Aquello fué una (sic) botina espantosa" - comenta Flores en carta a Braun - "que me sirvió de desahogo y concluí que poco me importaban las razones de Perú, ni la indecorosidad de su conducta, ni la extrali

mitación del Gerente, ni su ruina misma si de esa operación dependía, que era una operación consumada por mi parte y por la del Banco".(12)

Después de esta acalorada discusión, Flores y Perú salieron juntos y tuvieron una conversación reservada en la que Perú explicó su conducta (jesuíticamente, en opinión de Flores) diciéndolo que Watson había hablado con él en Valparaíso en el sentido de que no podía llevar a cabo la empresa y que solicitaría la rescisión del contrato porque era una empresa onerosa. (13)

A todo esto, Watson insiste en la suspensión de todo trabajo. Los asuntos se complican más porque, al cundir la desmoralización, algunos pocos empleados leales hasta entonces, deciden liquidar sus cuentas con la Empresa y lo hacen incluso llegado a hechos de fuerza. Flores trata de calmar los ánimos y convencer a Watson de que las cosas todavía pueden arreglarse, que lo peor que se podría hacer sería suspender por completo las obras, que se debería esperar a ver qué resultados obtendrá Braun en Lima; que es necesario conservar el crédito de la Empresa; que el gobierno apoyará a la Empresa como lo ha hecho hasta el momento pero que si vé la más mínima insinuación de la idea de rescisión del contrato por parte de la Empresa, no cree Flores que esta colaboración del Gobierno se mantenga. "Lo que importa" - dice Flores a Carlos Watson en carta de 19 de agosto, "es firmeza, resolución y formular por escrito las bases, naturaleza y condiciones del

12. AZF 17.8.73.

13. AZF 17.8.73

apoyo que el gobierno debe prestar". (14)

Y en estos momentos de descalabro de la Empresa, como para hacerles tomar nuevas esperanzas, ésta descubre unos nuevos yacimientos de guano, ubicados en el mismo terraplén de la línea y a veinte kilómetros de la costa. Flores toma todas las medidas necesarias para hacer un estudio y evaluación del descubrimiento, porque considera que si son realmente ricos, como parecen indicar las primeras exploraciones, esto tendría mucha importancia para la Empresa de Mejillones, porque significaría un incremento en la carga del ferrocarril y una nueva base para revalorizar los bonos.

Uno de los ingenieros de la obra de Mejillones es el señor Hugo Reek, y a él se dirige Flores en su comunicación de 19 de agosto, prácticamente ordenándole que deje lo que está haciendo y se dirija de inmediato al lugar de los depósitos de guano recientemente descubiertos, para reconocer la calidad y cantidad o importancia del depósito.

(15)

El plan que tiene Flores con relación al guano descubierto, y así se lo comunica a Braun en carta de 20 de agosto, es que si el guano es de importancia por su cantidad y calidad, hay que hacerselo comprender al gobierno para hacer más imperiosa y eficaz su protección a la Empresa, pues esa riqueza no podría explotarse sino con el ferrocarril. Enseguida hacerla conocer en el exterior para dar mayor importan

14. AZF 19.8.73.

15. AZF 19.8.73.

cia al ferrocarril y valorar los bonos en cuya garantía puede ofrecerse el producto de esa guanera. Además, la Empresa como descubridora tiene derecho a una prima proporcional a la importancia del depósito. (16)

Para el 25 de agosto, la Empresa sigue construyendo el ferrocarril, aunque lentamente, cuenta con trescientos cincuenta o cuatrocientos trabajadores, a los que se puede pagar, gracias a las letras enviadas por Braun desde Tacna. Circulan rumores de que la Compañía de Salitres hubiera llegado a un acuerdo con el gobierno por el que se le concedería permiso para continuar su ferrocarril de Antofagasta. Flores le escribe a Ballivián, que si este acuerdo es cierto, espera que se haya protegido de alguna manera al ferrocarril de Mejillones, porque "ahora la guerra será más encarnizada a fin de que no siga el ferrocarril de Mejillones, como medio de hacer indispensable el tráfico por el de Antofagasta". (17) Pero como se verá después, éstos eran solo rumores en este momento, y el gobierno no había llegado a ningún arreglo con la Compañía de Salitres. todavía .

De todos modos, este rumor hace que Flores escriba a Martínez, el 26 de agosto, para urgirle a poner en funcionamiento la línea por lo menos hasta Mantos Blancos, para que la Compañía de Salitres no piense que llevan ventaja al de Mejillones. (18)

16. AZF 20.8.73.

17. AZF 25.8.73.

18. AZF 26.8.73.

Flores en estos momentos pensaba en viajar al interior de Bolivia para conferenciar directamente con el gobierno, pero luego resolvió no ir porque esa conferencia con el gobierno debería depender de los resultados que consiguiera Braun en Lima; también porque consideraba que su presencia en el Litoral es indispensable cuando Braun no estaba, ya que sólo gracias a sus esfuerzos, y a los de Braun, los trabajos en la línea continuaban. En esta fecha, llegaron a Mejillones los primeros cargamentos de rieles que se esperaban.

Ante la negativa de Flores de viajar al interior, Watson decide hacerlo en persona.

El 27 de agosto se reciben los resultados de la expedición que se hiciera a las guaneras descubiertas, y que reciben el nombre de Cuevitas. (*19). Los primeros estudios demostraron que se trataba de yacimientos muy ricos y Flores se pone en campaña para comunicar al presidente y a firmas extranjeras, los resultados de esa exploración, al mismo tiempo que logra que el Prefecto, Emilio Fernandez Costas, dé las ordenes concernientes para que se haga un reconocimiento formal

*19. Bermúdez, en su historia de Salitres habla de Salitres de Cuevitas o de Aguas Blancas, como yacimientos descubiertos por Ossa y en base a los cuales hiciera su petición en 1867, pero que luego Ossa al descubrir el Salar del Carmen, dirigió su atención e interés a esos yacimientos, y que los de Cuevitas o Aguas Blancas no fueron explotados en esa época. (Bermúdez, op.cit., pg. 194 - 195.) No se ha podido establecer si los Guanos de Cuevitas a que hace referencia Flores fueron explotados con posterioridad ni cuál fue su verdadera importancia. En el Mapa de Bolivia, realizado durante el Gobierno de D. Salamanca, en 1934, a poca distancia de Mantos Blancos, y sobre la línea del ferrocarril, hay un pueblito o estación de ferrocarril, con el nombre de Cuevitas.

de los depósitos por cuenta del Estado. (20)

Braun en Lima, ha logrado entrevistarse con Meiggs y escribe

 20. (Párrafos del Informe Oficial pasado al Gobierno por el Ingeniero del Estado acerca de las huaneras de Cuevitas. AZF folios 342 - 343).

El 22 del corriente, (agosto 73) partimos directamente al primer punto - Posada de Cuevitas - sesenta millas inglesas de Mejillones.

En el centro de los terraplenes, 1.500 pies al Norte de la Posada, encontré el primer depósito de huano en las cuevas o huecos con un espesor de cuatro a cinco pulgadas, debajo de una capa de caliche, en estado petrificado, muy duro o en harina. Se halla en la pampa y en ambos costados de los terraplenes del ferrocarril.

Este huano pertenece a una calidad Superior: tiene muchas sales amoniacaes que se distinguen por su fuerte olor y gusto, y está mezclado con huesos finos de pájaro, alas de escarabajos, restos de diferentes animales, etc.

Con las herramientas como palancas, picos o combos, no lo gramos penetrar en hondura sino con mucho trabajo a causa de la resistencia del caliche, que hace necesaria la aplicación de barreno y pólvora.

El resultado de esos trabajos es que está comprobada la existencia de muy buen huano en ese lugar.

Esta aparición de huano no es esporádica de ninguna manera, porque la configuración topográfica de este Distrito me indica que los depósitos primitivos y principales deben estar cerca.

Al día siguiente el descubridor señor La Barca me llevó al segundo descubrimiento, a seis millas inglesas al E.N.E. de la Posada de Cuevitas y cuya parte N.O. dista dos millas del ferrocarril.

Desde tres millas antes, pude distinguir ya, por la simple vista, una línea horizontal en las faldas occidentales de una serranía de cuatro millas de extensión por lo menos de N.N.O. a S.S.E. La parte más baja de este nivel se distingue también por un color muy extraño, lo mismo que sucede en las huaneras de Mejillones. Todo este aspecto me indicaba que allí debía haber un inmenso depósito de huano. Llegando a los lugares o a las faldas ponientes de la Cerranía me confirmé en mis ideas, pues encontré a la vista, en todas partes,

a Flores muy esperanzado de poder conseguir fondos para la Empresa . (21)

Mientras tanto, Braun había logrado entrevistarse con Meiggs en Lima y escribe a Flores con muchas esperanzas de conseguir los fondos que necesita la Empresa para salvarse del naufragio. (22) Watson le había escrito a Flores sugiriéndole que éste pidiera dinero de la Tesorería de Cobija a lo que Flores le responde el 2 de septiembre que esto es absolutamente imposible, primero porque la Tesorería no tiene dinero ni para cubrir sus propias necesidades, y segundo porque -----
debajo de dicho nivel hasta los extremos finales de las lomas o faldas, en una anchura de 200 metros más o menos, huano en la superficie, en estado petrificado y en forma de harina, mezclado de las mismas sustancias que en el primer descubrimiento. La calidad de éste es más superior que la del primer lugar, por sus sustancias, por su color y por su cantidad de sales amoniacales. En parte está cubierto con una capa de cascajo delgado y en otras con capas gruesas, del mismo ripio que en las huaneras de Mejillones.

El caliche en esta región no es felizmente tan abundante como en el primer punto - al contorno de Cuevitas.

Por falta de tiempo no pude hacer excavaciones serias, sino que me limité a recorrer la huanera por muchos puntos, y aún no en toda su extensión mencionada (de 4 millas) para asegurarme de la importancia de los depósitos de huano, cuya existencia está comprobada.

Por no tener ordenes del Supremo Gobierno no he establecido inmediatamente trabajos de reconocimiento, cuyo costo está en proporción a su importancia, para saber cuanto antes y con exactitud el valor de esta riqueza más con que cuenta Bolivia. Espero que el gobierno en vista de esta gran importancia y urgente necesidad libre a este respecto las ordenes convenientes. firmado Hugo Reek.

21. AZF 28.8.73.

22. AZF 28.8.73.

con esta "petición se manifestaría con toda desnudez la espantosa si tuación de la Empresa". (23)

En esta época, septiembre del 73, la Compañía de Salitres de acuerdo con Flores, habría hecho tres propuestas al gobierno, fundadas todas en el fracaso incuestionable de la Empresa de Mejillones, cosa que la Compañía de Salitres ya toma como un hecho: hacer el ferrocarril por Mejillones, tomando a su cargo los bonos emitidos (y nada más) con privilegio de cuarenta años y con propiedad de noventa y nueve. Hacerlo de Antofagasta a Caracoles con entera prescindencia del de Mejillones o hacerlo partir de Mejillones por Antofagasta. En los tres casos, la Compañía de Salitres no tendría nada que ver con la Empresa de Mejillones, pues el gobierno se comprometería a presentarles expedito el terreno, mediante un arreglo con los contratistas. Pero estas son simples propuestas que el gobierno estudiaba, sin decidir a favor de ninguna de ellas.

Flores escribe a Watson antes de que éste viajara a entrevistarse con el presidente Ballivián en Sucre o La Paz, y le comunica que lo que más dificulta la situación de la Empresa de Mejillones no es precisamente la falta de fondos que tarde o temprano se podrán conseguir, sino el completo desacuerdo que existe entre los socios de la Empresa, e inclusive la oposición que tienen los socios a la actividad de Braun en Lima.

En septiembre, y con las obras ya casi totalmente paralizadas,

23. AZF 2.9.73.

siguen llegando rieles y carros para el ferrocarril. (24) Flores pese a todos los contratiempos continua mostrándose optimista al respecto , colaborado por el descubrimiento de los huanos de Cuevitas, la existencia de salitres en tanta abundancia, la importancia cada día creciente del mineral de Caracoles, que produce en metales un millón de pesos mensuales. A esto se añade el fracaso del empréstito Church (Ver capítulo sobre Situación Económica) el cual para Flores, es un fracaso muy afortunado, pues "de ese naufragio tenemos que recoger como 700.000 libras que se invertirán en la amortización de los mismos bonos", como se lo comunica a Pedro López Gama, el 3 de septiembre. (25)

Con fecha 11 de septiembre, Flores escribe nuevamente a Ballivián y defiende concienzudamente la Empresa de Mejillones. Flores está de acuerdo con Ballivián, y así se lo dice, en que la presión de la Compañía de Salitres es tan fuerte, que habrá que llegar a algún arreglo con ellos. Sugiere que se les permita construir su ferrocarril, pero sólo hasta Mantos Blancos que es donde se encuentra con el de Mejillones, para obligar a transportar los caliches desde Salinas a Mantos Blancos, supuesto que se les conceda las salitreras de Salinas que piden, por el ferrocarril del Estado. Otra alternativa es permitirles poner, a su costa, un tercer riel en la vía del ferrocarril del Estado para hacer la conducción con su propio material rodante. La

24. AZF 2.9.73.

25. AZF 3.9.73.

Compañía de Salitres debería en ambos casos, pagar por el uso de la línea del Estado. Además, y una gran ventaja adicional, sería en opinión de Flores, que dejaría de hacer la guerra al Ferrocarril de Mejillones, al verse en la necesidad de utilizarlo. (26)

El 15 de septiembre se suspenden definitivamente las obras. Se terminó el dinero enviado por Braun. Watson y Meiggs y Martínez están decididos a no invertir ni un solo centavo más. Flores, en vista de que las negociaciones de Braun toman más tiempo del esperado, se ve obligado a ceder. Todo depende ahora del éxito de la negociación de Braun en Lima y de la aceptación por parte del Gobierno boliviano de las propuestas que lleva Watson. A partir de este momento el interés de Flores por el Ferrocarril decae, si bien no lo hace su enojo contra los manejos de la Compañía de Salitres. Watson viaja a Sucre con varias propuestas concretas. Por carta de Flores a Braun en Lima, el 29 de septiembre, es posible conocer en forma general el contenido de estas propuestas. (27) Una de ellas es que el Gobierno boliviano solicite las garantías de Chile para los bonos del ferrocarril, y al respecto Flores opina que "si no tropieza con la oposición de Ballivián tropezará con la de la influencia que ejerce sobre el Gobierno de Chile los intereses antagónicos de tanto capitalista como Edwards, Ossa, Gibbs, etc." (28) Watson lleva también dos propuestas para la

26. AZF 11.9.73.

27. AZF 29.9.73.

28. AZF 29.9.73.

administración del ferrocarril y sus anexos por cuenta del Gobierno con uno y medio por ciento de comisión por veintiún años, y para la percepción de los derechos sobre metales, también por cuenta del Estado. Flores desconfía del buen éxito de su misión porque, como dice "una vez colocados los bonos es natural suponer que ustedes ya no tienen el mismo interés para que esos ramos produzcan la mayor cantidad posible". (29)

La administración del ferrocarril por cuenta del Estado, como señala Flores en la misma carta a Braun, podría dar lugar a abusos si hubiera mala fe en los administradores que podrían subir y bajar su carga gratis, ejerciendo de hecho un monopolio en los artículos de importación y exportación. Lo mismo sucedería con la percepción de los derechos sobre metales, porque si la empresa administradora compra los metales, podría designar la ley del metal a su libre arbitrio, con lo cual ejercería otro monopolio espantoso. (30)

Por estas razones, Flores no cree que sea aceptable ninguna propuesta que no tenga por base la condición explícita de responder al servicio de los bonos, tomando la administración del ferrocarril y la percepción de los derechos sobre metales por cuenta propia.

Por la correspondencia de Flores, se ve con claridad que los socios de la Empresa están muy distanciados y que apenas se comunican entre sí. Braun, desde su partida al Perú no ha escrito a Wat-

29. AZF 29.9.73.

30. AZF 29.9.73.

son ni Martínez, quienes no creen en el éxito de la misión de éste y se oponen terminantemente a que se reanuden los trabajos en la línea. Flores, en carta a Braun, le dice que está de acuerdo con esto, que no vale la pena reiniciar los trabajos si no se cuenta con fondos para varios meses. (31)

Con relación a las guaneras de Cuevitas, la Compañía de Salitres también mandó que se hicieran estudios y reconocimientos y los resultados de éstos fueron total y completamente diferentes a los obtenidos por el técnico de la Empresa de Mejillones. Flores se aferra al informe de Reek, y a los de otras personas que no sólo confirman la existencia y la calidad del guano de esas regiones, sino de otros yacimientos cercanos y recientemente descubiertos en Cerro Gordo, cerca de Cuevitas. (32)

En octubre, el asunto pareció arreglarse, cuando por carta Flores le dice a Braun que "su carta de 24 del pasado me ha hecho saltar de gozo es una noticia muy grande y muy esperada para no producir ese efecto". (33)

De inmediato Flores se pone en campaña comunicando a todos los interesados que el Ferrocarril se concluirá porque Braun en Lima ha concluído todas las negociaciones necesarias para ello. Cuáles fueron esos arreglos acordados por Braun ? con quiénes ?

31. AZF 29.9.73.

32. AZF 30.9.73.

33. AZF 1.10.73.

Por cartas que escribe Flores a Watson, Martínez, Ballivián y otros, en el mismo mes de octubre, se puede reconstruir en cierta forma el arreglo al que habría llegado Braun en Lima. Braun habría con - seguido que Enrique Meiggs se encargara de la obra, con exclusión de los otros socios. Para esto Meiggs no necesitaba autorización del Go - bierno, según opinión de Flores, porque los empresarios, por el artícu - lo primero del contrato (Ver Anexo II) están facultados para ello. (34)

En carta que escribe el presidente, Flores le aconseja que no crea a los que le digan que Meiggs está en quiebra, "pero ríase de esas pa - trañas porque para que Meiggs quiebre es necesario previamente que se declare en quiebra el Gobierno del Perú y todos los Bancos de Lima".

(35) Zoilo Flores cree que el ferrocarril de Mejillones será pronto un hecho a pesar de la guerra que le hacen los Gibbs, Ossa, Edwards, Pe - rón, Arce y "tantos otros que creen que los más grandes intereses del país deben mirarse a través de sus bolsillos".

Enrique Meiggs, al aceptar hacerse cargo de la Empresa habría tenido en mente solicitar al Gobierno un plazo para la reiniciación de las obras y una ampliación del establecido para su conclusión. Flo - res es de la opinión de que no se presente ninguna de estas solicitu - des. Con relación a la primera porque no habría por qué dar cuenta al Gobierno de la fecha de reiniciación de las obras y sería muy peligroso que por esa condición el Gobierno no aceptara el traspaso a Meiggs .

34. AZF 6.10.73.

35. AZF 6.10.73.

Con relación a la segunda, porque ve que la obra está muy avanzada y por lo tanto el tiempo que queda según el contrato es más que suficiente para concluirla, por otra parte, si hubiera una demora en la finalización de la obra, considera que es mejor pagar las multas correspondientes que entrar en negociaciones con el Gobierno.

En estos momentos Watson se encontraba en Sucre, a la espera de noticias de Braun y presentando al Gobierno sus propuestas de administración del ferrocarril. Martínez, en Santiago con muchos deseos de retirarse del negocio del ferrocarril, y en carta de 4 de noviembre a Braun, Flores transcribe párrafos de la carta que Martínez le enviara, en los que éste pone textualmente "por mi parte haré todo género de sacrificios a fin de regularizar la marcha del negocio y quedaryo a un lado". (36) Braun se halla en Lima puliendo detalles del arreglo con Enrique Meiggs. Flores en Cobija escribiendo a unos y otros, comunicando lo que uno le escribe, a los demás.

Luego de un silencio de casi un mes, noviembre - diciembre, el 22 de diciembre escribe a Braun a Lima, comunicandole que le han llegado noticias del arreglo logrado por Watson con el Gobierno y que los de la Compañía de Salitres también habrían llegado a un acuerdo definitivo con el Gobierno. (37)

El 23 de diciembre, la última carta que hace referencia al ferrocarril y dirigida a Florencio Escardó a Mejillones, encargado de la Em-

36. AZF 4.11.73.

37. AZF 22.12.73.

presa en ese puerto en ausencia de Braun, dice textualmente: "Ya sabrá usted que Mr. Watson está en Lima después de haber arreglado pacíficamente y de un modo satisfactorio los asuntos que llevaba ante el Gobierno. Braun me dice haber remitido a usted dos mil pesos, si necesita Ud. todavía los mil que me pidió la víspera de mi marcha, avísenos". (38)

Con esto termina la relación de los problemas y asuntos del ferrocarril de Mejillones extractada de las cartas de don Zoilo Flores Aponte.

En los archivadores de cartas que corresponden a otros años y tratan de otros temas, no hay ninguna referencia más sobre el ferrocarril, como si el asunto hubiera dejado de importarle, o como si Flores hubiera dejado de tener participación directa en el asunto, sea porque voluntariamente se alejó de él o porque tuvo algún problema con los otros socios de la Empresa.

CAPITULO DECIMOEL FERROCARRIL DE MEJILLONES EN LOS AÑOS POSTERIORES

La construcción del ferrocarril de Mejillones en los años siguientes (1873 - 1879) están en una cierta oscuridad. En octubre de 1873 el Gobierno boliviano aceptó una propuesta presentada por Carlos Watson, en representación de la Empresa de Mejillones, para la administración de la línea, como un intento de solución al grave problema económico que tenía que enfrentar tanto el Gobierno como la Empresa: recaudar fondos para el servicio de los bonos emitidos para su construcción y garantizar la terminación de la obra.

De acuerdo con la propuesta, la Empresa de Mejillones se encargaría de la administración de la línea una vez que éste estuviera concluída y además, y muy importante, la Empresa se encargaría también de la recaudación de los derechos de exportación establecidos sobre metales y sustancias inorgánicas, cualquiera sea el puerto de exportación en el Litoral boliviano, con excepción del gauno de Mejillones que estaba bajo un régimen diferente de acuerdo con el Tratado de 1866 con el Gobierno de Chile. Con relación a la recaudación de los derechos de exportación sobre metales y sustancias inorgánicas, se estableció que debiendo según la ley, recaudarse por arrendamiento en licitación, los rematadores deposi

tarían en el Banco Nacional de Bolivia en Valparaíso, la parte correspondiente a Bolivia. (1) Con el contrato firmado por el Gobierno con Watson, sobre la administración de la línea, se pensó que estaba resuelto el problema del servicio de los bonos del ferrocarril y la obra garantizada. Pero, el contrato quedó sin ejecución y el Gobierno carecía de suficientes recursos para hacer el servicio de los bonos, cuyo monto ya pasaba de los dos millones de bolivianos al siete y medio de interés y dos por ciento de amortización. (2) Los contratistas del ferrocarril, en los años siguientes, descuidaron la obra, probablemente porque no veían facilidad para la cotización de los nuevos bonos que se emitirían en pago de las construcciones, y no poseían capital propio para pagarlas por su cuenta. (3)

El ministro de Hacienda e Industria, Pantaleón Dalence, en su informe a la Asamblea Ordinaria de 1874, resumió la situación del Ferrocarril en términos muy pesimistas señalando que dicho ferrocarril a tiempo de su contratación había sido objeto de muchas esperanzas, pero también de mucha resistencia y obstinada lucha de intereses, que culminaron en la suspensión de los trabajos a pocos meses de iniciada la obra, como ya se ha visto. Indicaba también que los trabajos se reiniciaron, aunque muy lentamente, porque los empresarios todavía encontraban muchas dificultades para procurarse los fondos

-
1. Anuario 1873, BC UMSA
 2. Casto Rojas, op. cit., pg. 285.
 3. Casto Rojas, op. cit., pg. 285.

necesarios, "siendo la principal dificultad la depreciación de los Bonos que no se cotizan en ningún precio". (4)

¿Y cuál fue el factor que precipitó la ruina de la Empresa haciendo que incluso ésta perdiera el favor del Gobierno boliviano? Básicamente el factor económico, la imposibilidad de poder colocar los bonos con que se financiaría la obra en el mercado mundial, y probablemente tuvo no poca importancia la influencia negativa y poderosa de la casa Gibbs en los centros económicos europeos y norteamericanos, donde tenía sus principales oficinas. El contrato de administración firmado con Watson pudo haber salvado a la Empresa y más importante, al ferrocarril, si no hubiera sido que el Gobierno boliviano, a los tres días de firmado el acuerdo con Watson firmaba otro con la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, el 27 de noviembre de 1873, concediéndole las salitreras de las Salinas y la facultad de construir un ferrocarril privado desde el puerto de Antofagasta hasta las Salinas (Ver Anexo III). (5)

El contrato con la Compañía de Salitres establecía un trato privilegiado para el ferrocarril de Mejillones, aclarándose que el de la

4. BNB O P M.H. 1874.

5. La cláusula cuarta de la propuesta presentada por Perú, y aceptada por el Ejecutivo boliviano, era relativa a que el salitre que daba libre de todo derecho de exportación y de cualquier otro gravamen municipal o fiscal por el término de quince años, esto es hasta 1889. Esta cláusula daría origen a los graves problemas que surgirían en 1878 cuando la Asamblea Nacional Constituyente, el 23 de febrero, aprobará la transacción de 27 de noviembre de 1873, a condición de hacer efectivo como mínimum, un impuesto de diez centavos en quintal de salitre exportado. (Anexo III).

Compañía de Salitres transportaría solamente los productos de su explotación, sin perjudicar a la línea del Estado. (6)

¿ Existió realmente un acuerdo de colaboración entre la Compañía de Salitres y la Empresa de Mejillones ? Esto no se ha podido establecer, pero lo cierto es que el ferrocarril de la Compañía de Salitres, cuya construcción no había sido interrumpida en ningún momento, pese a las disposiciones del Gobierno boliviano al respecto, fue concluído el 1° de diciembre de 1873, cubriendo la vía veintidos y media millas desde Antofagasta hasta el Salar del Carmen, (7) a los tres días de obtenida la Resolución Suprema que autorizaba la construcción del ferrocarril !!!

De haber existido un acuerdo con la Empresa de Mejillones, la Compañía de Salitres, no hubiera prolongado su línea más allá de Mantos Blancos, que era donde se encontraba con el ferrocarril de Mejillones, pudiendo haber utilizado, previa colocación de una línea central para solucionar el problema de la diferencia de ancho de las dos vías, el ferrocarril de Mejillones hasta las Salinas, aunque si bien éste no estaba concluído hasta allá, era muy poco lo que faltaba ya que tenía listo el terraplén y los rieles y durmientes esperaban en Mejillones listos para su colocación. Pero la Compañía de Salitres continuó construyendo su vía férrea y la línea llegó a Salinas en agosto de 1876. (8)

6. Bermúdez, op. cit., pg. 224.

7. Bermúdez, op. cit., pg. 225.

8. Bermúdez, op. cit., pg. 228.

Desde esta fecha el ferrocarril de la Compañía de Salitres que había sido de uso privado, pasó a ser público, aprobándose el 18 de octubre de 1877 la Primera Tarifa de Pasajeros, Carga y Equipaje. (9)

El 8 de julio de 1875, o sea a 3 años de firmado el contrato inicial con la Empresa de Mejillones, don José Manuel Braun, ahora como apoderado de Enrique Meiggs, anunció al Gobierno boliviano que la compañía constructora del ferrocarril de Mejillones había transferido a Meiggs el contrato de 1872 y que en tal virtud proponía hacerse cargo de la recaudación de los derechos de pastas y minerales del Litoral (estipulados en el contrato de 1872, ver Anexo II) y servir de agente financiero en Valparaíso para pagar los intereses de los bonos, sin cuya condición no podrían reanudarse los trabajos, ya que estaban desacreditados los títulos bolivianos imposibilitando nuevas operaciones. (10)

El Gobierno debía reconocer a la empresa constructora, por concepto de los bonos emitidos, las siguientes sumas:

| | |
|--|--|
| Intereses al 30 de junio de 1874, sobre Bs. 2.087.500 | Bs. 78.281.25 |
| Intereses al 31 de diciembre de 1874, sobre Bs. 2.123.500 | Bs. 79.631.25 |
| Intereses al 30 de junio de 1875, sobre Bs. 2.190.000 | <u>Bs. 82.125.00</u> Bs. 240.037.50 |
| Intereses Penales sobre o devengados en 30 de junio de 1874, al 7 y 1/2% | 5.871.09 |

9. C. Aramayo, op. cit., pg. 42.

10. Casto Rojas, op. cit., pg. 286.

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Intereses penales al 31 de diciembre | <u>2.986.17</u> |
| T o t a l : | 248.894.76 (11) |

Esta suma, más treinta mil bolivianos procedentes de los derechos de exportación de pastas, formando un total de bolivianos doscientos setenta y nueve mil ochocientos noventa y seis con setenta y seis centavos, se pagaría con el interés del siete y medio por ciento destinándose a su servicio los excedentes de las pastas de plata una vez servidos los bonos del Ferrocarril. (12)

Con relación al arreglo del Gobierno con los de Antofagasta de 27 de noviembre de 1873, Meiggs aceptó colocar un tercer riel en la línea entre Mantos Blancos y Salinas con la condición precisa de que el Gobierno debía obligar a la Compañía de Salitres a adoptar la cláusula séptima de su concesión, (pagar peaje de cinco centavos por quintal, transportar sólo sus caliches, celebrar contrato con los de la Empresa de Mejillones). (13)

Esta propuesta presentada por Enrique Meiggs fue aprobada en su totalidad por el Gobierno boliviano con fecha 12 de julio de 1875 .
(14)

De acuerdo con la bibliografía consultada al respecto, Enrique Meiggs en lugar de continuar los trabajos e incluso de acelerarlos, pre-

11. Casto Rojas, op. cit., pg. 286.

12. Casto Rojas, op. cit., pg. 287.

13. Anuario 1874, BC UMSA.

14. Anuario 1875, BC UMSA.

firió vender algunos materiales del ferrocarril y percibir derechos de exportación de pastas y minerales que se le habían adjudicado para la continuación de la obra. (15)

Finalmente, en julio de 1877, el Gobierno declaró rescindido el contrato con Meiggs. Las razones para la rescisión, "evidentes y confesadas por el mismo proponente en su solicitud, son la omisión y falta total del cumplimiento de su compromiso, no habiendo continuado, ni adelantado un punto la obra del ferrocarril, sino al contrario ha biendola abandonado absolutamente en deterioro y ruina de ella, vendiendo una gran cantidad de durmientes y materiales que se le había entregado como existencia anterior de la obra. Que desde el 1° de enero de 1876 hasta el 30 del anterior ha corrido ésta a cargo del empresario según lo estipulado en el contrato, y no ha hecho éste otra cosa que percibir los derechos de exportación de pastas y minerales que se le habían adjudicado para la continuación y conclusión de ella. Que el Gobierno por su parte no ha faltado en un ápice a las obligaciones que se impuso por dicho contrato, y está por lo tanto exento de todas las que contrajo por la suya. Se impone a Meiggs la responsabilidad de daños e intereses resultantes de la falta de cumplimiento de su compromiso y de lo percibido en la recaudación del impuesto de pastas y minerales, cuyos daños e intereses por lo que toca a esta percepción serán computados y liquidados mediante la cuenta que debe presen -

15. Casto Rojas, op. cit., pg. 287 ; Carlos Aramayo Avila, op . cit., pg. 43.

tar aquel". (16)

En el momento de la rescisión del contrato con Meiggs, el ferrocarril de Mejillones tenía varias millas enriela^{das}, y los terraplenes llegaban hasta Cuevitas, actual estación de la línea de Antofagasta. (17)

Pese a tantos obstáculos, el Gobierno buscó nuevos interesados y finalmente arrendó la línea ya existente a Francisco Bascuñan Alvarez, en 1877, por el cán^{on} de ochocientos pesos anuales. El arrendatario aprovechó las pocas millas de la línea para el transporte de minerales explotados en las proximidades, pero los gastos de mantenimiento le obligaron a devolver la línea que fue destruída por el terremoto de 1877. (18)

La obligación financiera emergente de la construcción del ferrocarril de Mejillones, recién pudo levantarse en 1904. El artículo quinto del Tratado de Paz y Amistad de 20 de octubre estipulaba la cantidad de dos millones de pesos de oro y diez y ocho peniques, a la cancelación de los créditos provenientes de varias obligaciones de Bolivia, entre éstas, los bonos emitidos, o sea el empréstito levantado para la construcción del ferrocarril entre Mejillones y Caracoles. (19) (Mapa 6)

Por su parte la Compañía de Salitres había continuado constru

16. Anuario 1877, pg. 92 BC UMSA

17. A. Avila, op. cit., pg. 44.

18. C. Aramayo Avila, op. cit., pg. 43.

19. C. Aramayo Avila, op. cit., pg. 44.

yendo su ferrocarril. La línea férrea de Antofagasta llegó a Cármén Alto antes del estallido de la Guerra del Pacífico y fue terminada después de la contienda, llegando a Pampa Alta en 1883, con una longitud de ciento cincuenta y tres kilómetros hacia la frontera de Bolivia. (20)

En mayo de 1885, la Compañía Huanchaca de Bolivia, poderosa entidad industrial que explotó los ricos minerales argentíferos de Pucallacayo desde 1856, compró esa concesión ferroviaria por la suma de ciento cincuenta y siete mil quinientas diez y nueve libras esterlinas con once chelines descartando así la formación de una nueva compañía a la que el Gobierno de Chile había ofrecido la garantía del siete por ciento anual sobre los capitales que invirtiera en la prolongación de esa línea. Adquirida la concesión y la línea originales, Aniceto Arce, principal accionista de la Compañía Huanchaca de Bolivia, negoció la prolongación del ferrocarril hasta la frontera chileno - boliviana (Ascotán), a un costo de bolivianos dos millones seiscientos mil - de a veinticinco peniques. (21)

En 1888, el Gobierno boliviano aceptó la propuesta de Arce de construir por cuenta suya el tramo Ascotán - Uyuni, mediante un empréstito de un millón setecientas mil libras esterlinas garantizado por sus propiedades mineras. (22) (23) Pero anteriormente, al aproximarse

20. Informe de la Comisión Nacional. , pg. 25.

21. Ibid.

22. Informe de la Comisión Nacional. , pg. 26.

23. Mediante contrato de construcción suscrito por la Compañía

se el ferrocarril a la frontera, la Compañía Huanchaca había negociado también la venta de la concesión original adquirida de la Compañía -----
 Huanchaca con "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Co. Ltd." esta empresa ejecutó los trabajos de la línea hasta Uyuni (1889) y Oruro (1892). La transferencia de la concesión ferroviaria a la compañía inglesa fue aprobada por Resolución Suprema de 21 de marzo de 1889 en base a la autorización de 8 de diciembre del año anterior. En virtud del contrato de venta, la línea Ollague - Oruro, una vez terminada debía pasar en arrendamiento, por el término de diez años, a la Compañía Huanchaca, que la administró desde el 15 de mayo de 1892 hasta el 31 de diciembre de 1903.

Como se vió que los ferrocarriles estaban en poder de un monopolio de Arce, los Gobiernos liberales que siguieron en el poder trataron de iniciar otras construcciones que rompieran este monopolio. Se construyeron las líneas de Jujuy a La Quiaca y la prolongación de ésta hasta Tupiza y Potosí. También se proyectaron las líneas Viacha a Oruro. Complementándose el plan de dos líneas troncales de Oeste a Este: Oruro a Cochabamba y Uyuni a Potosí, sustituida más tarde con el ramal del Río Mulato, Informe pg. 26.

Se envió como negociador a Estados Unidos, para conseguir capitales que pudieran ser invertidos en ferrocarriles, a don Ignacio Calderón, Ministro de Bolivia en Washington en abril de 1904.

Calderón se puso en contacto con varias firmas, y una de éstas, interesada en el negocio, fue la Casa Speyer y Co., que presentaron una propuesta para la concesión de la red de ferrocarriles bolivianos, que fue aceptada el 22 de mayo de 1906.

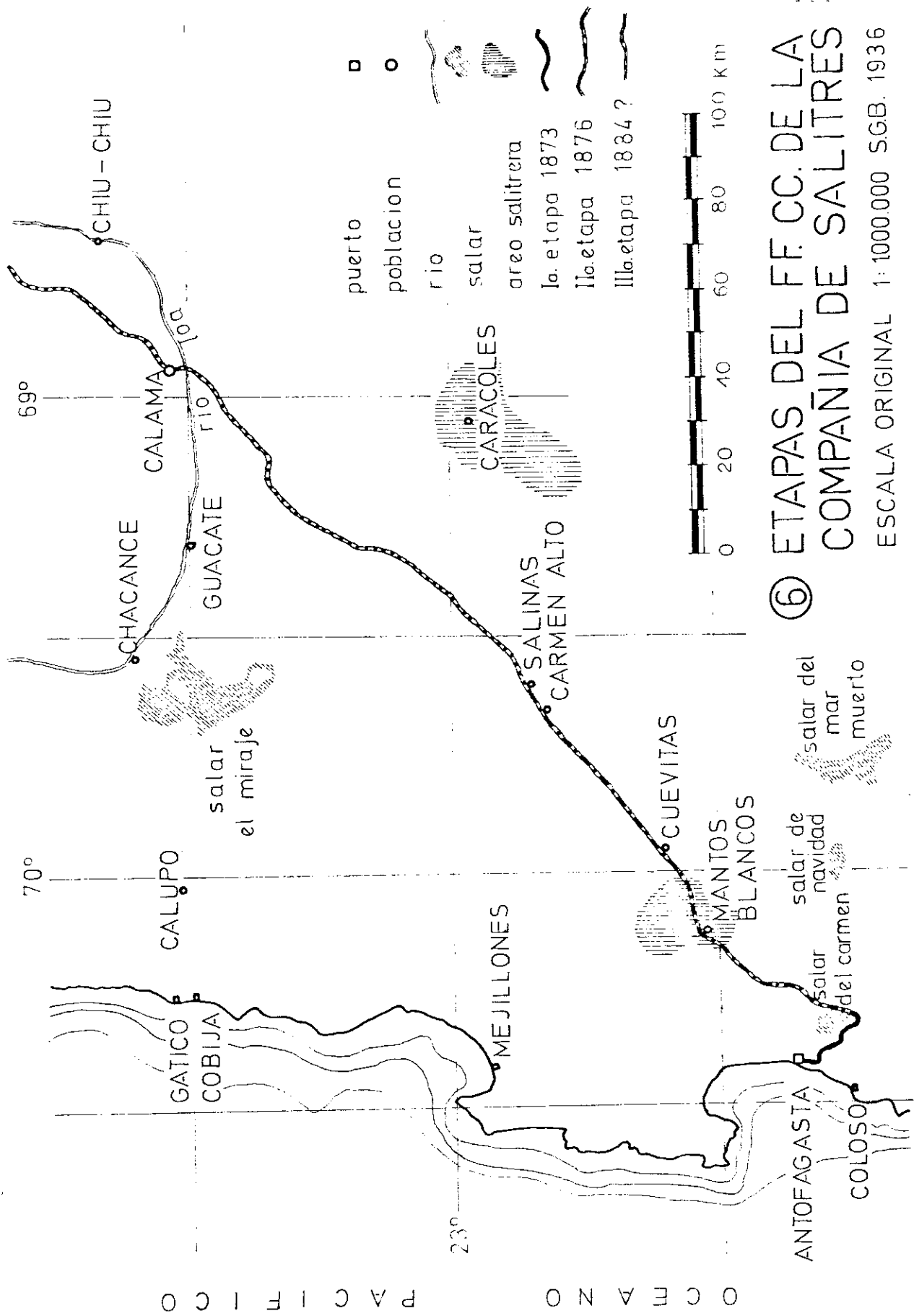
Las relaciones del Gobierno de Bolivia con el concesionario de la Línea Antofagasta - Oruro, "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway", no eran nada buenas. Luego de la firma del contrato Speyer, esta situación empeoró.

La Compañía de Antofagasta, al ser marginada de los planes ferroviarios de Bolivia en 1906, reaccionó motivando varios incidentes entre ésta y el Gobierno.

Las dos compañías estuvieron en permanente conflicto, hasta que a fines de 1908 "The Bolivian Railway Co." (o Casa Speyer, la norteamericana) accedió a negociar a favor de la Compañía de Antofagasta, la totalidad de la concesión de 1906 siendo éste el origen de la identificación de los intereses de las dos compañías en un estrecho "holding". Firmaron el llamado "Acuerdo Principal" conforme a los cuales la

de Salitres y la transferencia de los derechos que había obtenido para la prolongación del ferrocarril hasta Oruro, pasando por Huanchaca, con la compañía inglesa "The Antofagasta (Chili) and Bolivia Railway Company Limited", entidad incorporada en Londres el 27 de noviembre de 1888.

Compañía de Antofagasta se convirtió en poseedora del cien por ciento de las acciones de "The Bolivian Railway Co." y del 70 % de los bonos de Primera Hipoteca. (Informe de la Comisión Nacional, pg. 27 y siguientes).



⑥ ETAPAS DEL FF. CC. DE LA
COMPAÑIA DE SALITRES

ESCALA ORIGINAL 1:1000.000 SGB. 1936

POSTFACIO

Los esfuerzos desplegados en 1873 por un grupo de empresarios y estadistas bolivianos por construir una línea férrea que uniera los yacimientos argentíferos de Caracoles con el puerto de Mejillones en nuestro Litoral del Pacífico, fracasaron rotundamente debido principalmente al boicot y la intervención de la poderosa casa comercial inglesa - chilena la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta. La historia de esta empresa de Mejillones nos ha ayudado a comprender la presencia de los intereses británicos y norteamericanos empeñados, los unos por preservar, y los otros por instaurar, su influencia económica y comercial en los países Suramericanos del Pacífico.

La intervención de la Compañía de Ferrocarril y Salitres de Antofagasta en la política y economía de la zona fue determinante para el posterior conflicto bélico entre los tres países ya mencionados. Es muy importante resaltar el paralelismo que existe entre la actividad económica de esta Compañía y la actividad jurídica y diplomática de Bolivia y Chile. El 10 de agosto de 1866 se firmó el Tratado de Límites entre Chile y Bolivia, estableciéndose el régimen de "medianería" entre los grados 23° y 25° de latitud Sur, y en septiembre del mismo año se dá la primera concesión para explotación de salitre a Ossa y Puelma. En abril de 1872 se amplian las concesiones de la Melbour-

ne Clark y Co. que poco despues se transformará en la entidad financiera Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, y en diciembre se firma el Protocolo Corral - Lindsay. Cuando en agosto de 1874 se firmó el nuevo Tratado aclaratorio del de 1866, estableciendose los detalles del régimen de "beneficios compartidos" estaba ya consolidada la existencia de la Compañía de Salitres y Ferrocarril la que incluso había tendido más de ciento veinte kilómetros de línea férrea hacia el Salar del Carmen. Mientras tanto, el proyecto estatal boliviano del Ferrocarril Mejillones - Caracoles, paralelo al anterior, había fracasado. (1)

A partir de 1866, y hasta 1879, se desarrolla una sorda lucha de intereses financieros británicos (en especial la Compañía de Salitres) alentada por la política expansionista del Gobierno de Chile. (2)

El fracaso de la construcción del ferrocarril estatal contribuye a afianzar el monopolio ejercido por la Compañía de Salitres. Este monopolio fue tan fuerte que el Gobierno boliviano no volvió a intentar construir otro ferrocarril en el Litoral, debiendose rendir ante la fuerza

1. Eduardo Arce Quiroga, "Influencias Recíprocas de Bolivia, Chile y Perú en torno a las emergencias de la Guerra del Pacífico", conferencia dictada en la Universidad Mayor de San Andrés, 1979.

2. En 1879 los accionistas chilenos de la Compañía de Salitres eran los señores Edwards Gomas, Heunneurs, Puelma, Pereira, Subercaseau Concha, Saavedra (Ministro de Guerra), Fierro (Ministro de Relaciones Exteriores), Zeggars (Ministro de Hacienda), entre muchos otros más. El principal accionista extranjero era la firma inglesa Guillermo Gibbs y Cía., que tenía mil quinientas cuarenta y ocho acciones de las cinco mil en que estaba dividida la sociedad en sus dos series marcadas con las letras A y B. Zoilo Flores, Conflicto

y superioridad económica de los empresarios anglo - chilenos. Los liberales de fin de siglo y entre ellos don Zoilo Flores, combatieron duramente a los monopolios, en su búsqueda de democratizar el ejercicio del poder y la acumulación de riquezas en Bolivia.

La lucha por el equilibrio de poderes, iniciada por Chile en su tenáz oposición a la Confederación Perú - Boliviana, cobró mayor fuerza cuando esta supremacía conseguida por Chile se vió amenazada debido a que el Perú adquirió un enorme poderío económico gracias a los abundantes depósitos de guano de su provincia Tarapacá. La política expansionista chilena responde a la necesidad de recuperar su hegemonía en el Pacífico frente al Perú, el principal enemigo. A Bolivia ambos países la buscan como posible aliado contra el otro.

Zoilo Flores y José Manuel Braun son sólo dos de muchos bolivianos, hombres de empresa de un típico espíritu empresarial liberal, verdaderos pioneros de la exploración y explotación en esos alejados territorios, que dedicaron muchos años de esfuerzos y energías a trabajar en el Litoral boliviano.

Es necesario resaltar nuevamente que la empresa de Mejillones es un esfuerzo estatal y no privado: lo que nos demuestra que el Gobierno boliviano tenía gran interés en enfrentarse a los intereses privados que monopolizaban la economía.

ANEXO I

AZF folio 22 - 30.

Cobija Febrero 7 de 1873

Señor D.D. Tomás Frías
La Paz

Mi respetado amigo :

Hai en el Litoral una cuestión sobre manera grave para el porvenir del país, que demanda alguna meditación de parte de los hombres que se consagraron a su servicio, y a la que se le ha dado felizmente por U . y por su Gobierno toda la importancia que ella tiene en sí. Tal es la pretensión de la casa de Gibbs de llevar a cabo su ferro-carril de Antofagasta, con detrimento del de Mejillones, que pertenece al Estado.

Sin interés ninguno personal en este orden, y conocedor a fondo, por mi larga permanencia en esta costa en una vida activa, y en posición de tener que emitir mi juicio acerca de todo lo que pasa en ella, he debido, como U. comprende, hacer estudios más o menos serios acerca de todo lo relativo a este Litoral, y llegar a conocer por lo mismo, la conveniencia o inconveniencia de los hechos en sus relaciones con los intereses o derechos del país. Es con tales títulos y antecedentes que me dirijo a U. comunicandole mis ideas acerca del ferro - carril de Antofagasta en su antagonismo con el de Mejillones; así como sobre otros puntos no menos importantes para la industria en este Litoral.

Y creo que esto es tanto más indispensable cuanto que no faltan gentes, unas que hacen uso de su carácter oficial, del que solo debían servirse en beneficio del país, para patrocinar sus propios intereses, ligados hasta cierto punto, en un terreno profesional, con los de la casa de Gibbs; y otras que, con la mejor buena fé del mundo, propagan ideas erróneas, y prohijan intereses bastardos que el país está en el caso de combatir en guarda de su crédito y de sus más caros intereses. Me refiero a las observaciones que, con su calidad de Prefecto ,

ha hecho D. Ruperto Fernandez a la nota que le pasó el Gobierno ordenando la suspensión del trabajo del ferrocarril de Antofagasta, y a la publicación hecha, bajo la forma de carta al General Campero por mi primo, y buen amigo nuestro, el Dr. Rivas.

Ruego pues a U. darse el tiempo y revestirse de la paciencia necesaria para seguirme en esta larga exposición, pues que se trata del bien público, de asuntos que afectan al porvenir del país.

El ferrocarril de Antofagasta es una obra que no puede, no debe permitirse, porque constituye un serio peligro para los intereses bien entendidos del país.

Por mas que se diga que ese ferrocarril solo se construye para el servicio de las salitreras de la casa de Milbourne Clark y Co. , es una falsedad, que solo tiende a embaucar incautos, o a hombres que no paran su atención sobre lo que pasa a la distancia. Si ese ferrocarril no tuviera más mira y apoyo que la explotación del salitre no se construyera por las razones siguientes:

1° Su costo sería de \$ 600.00 cuando menos, y la economía que le proporcionara relativamente al costo de conducción actual, solo haría frente a los gastos de su explotación, dejando en blanco el interés del capital y la amortización de su costo.

2° Mal puede la casa de Gibbs, sin estar (sic) amente, o sin tener una mira ulterior, construir un ferrocarril solo para el servicio de esas salitreras, cuando sabe a ciencia cierta que esos depósitos solo contienen salitre para una explotación de tres años; y aún eso, en la proporción en que se la ha hecho hasta ahora. Cumplido ese término tendría que abandonar la línea como inútil.

Estas dos consideraciones bastan para comprender que el propósito de la casa de Gibbs no es el de servir por un corto tiempo su salitrera con un ferrocarril, sino plantar la estaca del jesuita en Antofagasta, para abarcar despues, con detrimento de los intereses del Estado, cifrados en su ferrocarril de Mejillones, todo el tráfico a Caracoles; cosa que, según sabe esa casa por experiencia propia, es mui fácil conseguir en Bolivia, merced a las eventualidades de la política y a la naturaleza y calidad de los gobiernos que ella establece.

¿ Y podrá el Gobierno actual abrir margen a un peligro semejante; dejar establecido un jermen de ruina económica, que sería una monstruosa realidad en poco tiempo más - quizás mañana ? No sería más lógico y patriótico no dejar a los azares de la política la suerte y el porvenir del país, cifrado en la única vía férrea propia y de inmediata realización ?

Si a estas consideraciones agrega U. que las que se rozan con la política internacional de Chile; la necesidad de nacionalizar esta costa, haciendo predominar en ella el elemento boliviano, cosa que no puede obtenerse en Antofagasta por estar ya todo ocupado y poseído por nacionales chilenos; la antipatía natural, harto pronunciada ya, de parte de los bolivianos contra ese puerto por razón de las condiciones de su bahía y del elemento nacional que predomina allí, donde los habitantes, los alimentos, las costumbres, los vicios, las preocupaciones, la moneda, el pabellón que enarbola en las solemnidades cívicas & . & . , son de Chile; comprenderá U. que no se puede contribuir, sin incurrir en un error trascendental, al desarrollo de ese puerto por medio de una vía férrea, que menoscabaría, por otra parte, la importancia de la de Mejillones - Obrar en sentido contrario a estas consideraciones, sería exponer al país a los azares de un porvenir incierto; y digamoslo con franqueza, al inminente peligro del menoscabo de la integridad nacional.

Paso ahora a manifestar la conveniencia del ferro-carril de Mejillones bajo el punto de vista económico y en parangon con las condiciones del que se pretende construir de Antofagasta; y esto, en vía de refutación de las apreciaciones inexactas que hace mi primo el Doctor Rivas en su carta a nuestro amigo el General Campero, a que he aludido antes.

Principia él por sentar que el ferro-carril de Antofagasta sólo tendrá 130 millas, mientras que el de Mejillones va a tener 140. Esta es una apreciación mui arbitraria, pues éste sólo tendrá 123 millas y no 140.

Sienta en seguida que el de Antofagasta tiene menor gradiente y cuesta a razón de 13.000 pesos milla; mientras el otro cuesta 50.000; apreciación igualmente falsa por falta de datos y de un exámen serio y de tenido.

El maximum de la gradiente del ferro-carril de Mejillones, y aún esto es solo uno que otro punto enteramente corto, es de 3 y 1/2 %, que sería poco más o menos, sino inferior, igual a la que tuviera el de Antofagasta.

Es igualmente inexacto que el costo de éste sea de 13.000 \$ por milla, y aún cuando es cierto que sería menor que el estipulado para el de Mejillones, eso no es sino relativamente a las condiciones de uno y otro, pues el de Antofagasta es de vía angosta (2 1/2 pies), y el de Mejillones de vía ancha (3 pies 6 pulgadas inglesas) ; cosa que aumenta el costo en una tercera parte.

Aquel se hace y se explota por cuenta particular, lo que pone a la empresa en la libertad de usar en los materiales el número y calidad que convenga a sus intereses; mientras que éste se hace por cuenta del Estado, con toda la solidez y con la abundancia de material rodante es-

tipulado en el contrato.

Aquel no es sino el ferro-carril de una empresa particular, sin ventaja ninguna para el Estado; mientras que éste, además de ferrocarril construye y establece también, muelle, almacenes, habitaciones amuebladas en grandes escala, oficinas, estaciones, maestranza, telégrafo con sus respectivas oficinas, departamentos para restaurantes de dos clases & & ; y esto, tanto en Mejillones como en Caracoles.

Aquel reporta ventajas positivas, como son las del producto de explotación de la línea; mientras que los empresarios de este se retribuyen con bonos al 80%, susceptibles de depreciación por las eventualidades de la política &.

Se sienta también que el ferro-carril de Mejillones no costeará ni el sueldo de sus empleados, mucho menos los gastos de su explotación - apreciación que solo es justificable por la falta absoluta de datos acerca del tráfico a Caracoles y de la importancia de este mineral. Con ellos hubiera sido fácil comprender que el interés líquido que se obtenga de la explotación de esta línea será de un 10% cuando menos; razón por la cual yo he insinuado siempre, tanto por la prensa, como en mi condición epistolar con los S. S. La Tapia y Campero, en la época de su último ministerio, la conveniencia de que la línea se haga por cuenta del Estado, a fin de que este no desperdicie la ventaja positiva del pingüe interés que debía rendir.

Sienta también que el ferro-carril de Mejillones no contará con la carga del salitre que tiene el de Antofagasta; error que nace de la falta de conocimiento de las localidades, pues aquel tiene que pasar por el centro, tanto de las salitreras que se hallan en el paralelogramo asignado a la casa de Gibbs para su explotación con privilegio, según resolución Suprema de 13 de abril de 1872 (que duraran tres años cuando mas como se ha dicho), como de las demás que se hallan fuera de ese paralelogramo y que están vírgenes todavía.

Sienta, por último, que el ferro-carril de Mejillones cuesta al Estado siete millones de pesos, y que se necesita la enorme suma de 700.000 \$ anuales para el servicio de esta deuda, a la que Bolivia no puede hacer frente. Todo falso e inexacto. El ferrocarril de Mejillones solo cuesta cinco y medio millones de pesos, que requieren para su servicio anual la suma de 570.000 \$. De donde se sacaran, lo contestan los hechos. A U. debe constarle que la empresa misma del ferrocarril hace al Gobierno la propuesta de tomarlo en arrendamiento, por todo el tiempo que dure la amortización de sus bonos, a razón de \$ 650.000 anuales; ofreciéndole además la ventaja de partir con él las utilidades en caso de subir ellas a más de 100.000 \$, y tomar solo la empresa, de este exceso, hasta 50.000 \$ dejando el resto para el Es-

tado.

En conclusión sobre este punto. Permitir la continuación de la farsa de ferro-carril de Antofagasta, es aceptar y consentir la guerra más cruda, no contra los empresarios del ferro-carril de Mejillones, sino contra el Estado, cuyos intereses están rifados en dicha obra; es alentar la desconfianza acerca de nuestro ferro-carril, perjudicando directamente, tanto a los empresarios en sus intereses por la depreciación de los bonos por consecuencia de esas hostilidades, como al Estado en su crédito por razón de esa misma depreciación; es permitir que se plante la estaca del jesuita en Antofagasta para establecer luego sus reales en Caracoles a la sombra del primer gobierno despótico o primer ministro de las calidades de Muñoz; es sujetar la suerte y el porvenir de esa región a los azares de una política insidiosa como la de nuestros vecinos.

A mi juicio, no hai sino un medio de evitar las trascendentales consecuencias de la imprevisión de nuestros hombres públicos de ayer - llevar adelante la prohibición de esos trabajos, decretada ya por el Gobierno últimamente; y si esto no hace acallar las pretensiones, dictar la clausura de ese puerto para seis meses despues, dejandolo solo habilitado como caleta para el embarque de salitres. Este decreto tendría la ventaja de producir los resultados que se apetecen sin ponerlo en ejecución, pues ante su simple expedición se considerarían sus habitantes mui felices si se les dejara los beneficios o franquicias de todo puerto menor, sin las pretensiones que hoi ponen en juego con grave perjuicio de los intereses bien entendidos del país.

Me permitirá U. tambien entrar en otro orden de ideas y consideraciones acerca de otros puntos de interés público, a los que atribuyo tanta importancia como al anterior.

Tal es, la conveniencia de separar la SubPrefectura del Distrito de Mejillones de la Inspección sobre las huaneras. Esta tiene que ejercerse de un modo permanente, no solo sobre el carguío, sino principalmente sobre el sistema de explotación, a fin de evitar el peligro que se corre de que se explote lo de superior calidad, desperdiciando lo de inferior, cuando de su mescla se obtendría la ley establecida en el contrato con el empresario. Y esto, no es posible esperarlo del mismo Sub Prefecto, cuyas demas funciones políticas y administrativas y atenciones en Antofagasta, le impiden consagrarse a este ramo de tanta importancia para el país.

Conviene tambien modificar el reglamento de explotación de sustancias inorgánicas en la parte que ordena (art 8°) el reconocimiento previo del terreno solicitado, tanto por ser innecesario, pues que puede hacerse en el acto de la posesión, cuanto por ser mui oneroso a los

empresarios, quienes, con tal motivo, tienen que hacer y costear dos viajes al desierto, con todo un tren de personas, animales, víveres y agua; cosa que no puede costarles menos de \$ 200 fuertes cada uno . Y lo peor de todo es que eso no tiene objeto.

En cuanto a los metales de Caracoles, convendría establecer sobre ellos un derecho específico y no sobre su ley. Solo así quedarían asegurados los derechos del fisco, porque la operación quedaría reducida al hecho material de pesar, y no a la mui delicada de sacar comunes, cuyo éxito depende siempre de la buena o mala fé del interesado. Con este sistema se habría creado además una nueva industria en el país - la de máquinas de amalgamación o de beneficio de metales, puesto que los de baja ley no podrian hacer frente al impuesto mas o menos fuerte que se estableciere.

Tal es el resultado de mis observaciones y estudios sobre estos diversos ramos, que transmito a U. desnudo de todo interes y pasion, e inspirado unicamente por un sentimiento de sincero patriotismo. Quiera U. aceptarlos ademas como una prueba de la estimación que le profesa

Su atento amigo y S.S.

Z. Flores

ANEXO IIFerrocarril o recapitulación de las diferentes propuestasLa Paz 1872 (BNB M820 (VI)) N.º 109

Ministerio de Hacienda e Industria - La Paz, Julio 10 de 1872

Visto en Consejo de Gabinete la propuesta de los Señores José Manuel Braun, Watson y Meiggs y de Don Marcial Martínez, los dos últimos representados por el primero según los poderes que acompaña, para construir por cuenta del Estado un ferro-carril entre Mejillones y Caracoles y considerando: que el desarrollo de la minería y del comercio en el Litoral insinúa de modo urgente el planteamiento de una vía férrea; que las distintas propuestas que se han elevado al Gobierno, aparte de las dificultades de realización que han ofrecido, contienen bases que no han podido aceptarse. Por tanto, y en uso de la autorización que confiere al Ejecutivo la ley de 20 de octubre de 1871, se acepta la mencionada propuesta bajo las bases y condiciones siguientes:

Artículo 1º Los señores Watson y Meiggs, Marcial Martínez y José Manuel Braun se obligan por sí, o sus herederos albaceas, cesionarios o lejítimos representantes a construir una línea férrea entre los puntos indicados, con arreglo a las condiciones y especificaciones que siguen, para y por cuenta del Supremo Gobierno.

1. El trazado de la línea se hará de acuerdo común entre el ingeniero o ingenieros de los Empresarios constructores y el que nombre con este objeto el Supremo Gobierno. En caso de discordia decidirá el Gobierno comprometiéndose a adoptar el trazado que ofrezca menos dificultades, aunque sea el más estenso.

2. El ancho de la vía entre riel y riel será de tres pies seis pulgadas inglesas.

3. El máximo de gradiente será 4% y el mínimo de radio de trescientos pies.

4. Los rieles serán de fierro con peso de cuarenta y dos libras

por yarda o de acero con el peso que corresponde al anterior . Las planchas y pernos serán del material que se emplea en esta especie de caminos.

5. Los durmientes serán de roble, canelo, alerce o cualquiera otra madera de las usadas con este objeto en Chile, o en el Perú de seis pies de largo, por seis pulgadas de ancho y cuatro pulgadas de grueso . Dichos durmientes serán colocados a razón de dos mil doscientos por milla.

6. Los terraplenes, el talud y toda la gradiente del camino, serán construidos del modo jeneralmente adoptado por las empresas que construyen vías férreas.

7. Los viaductos serán de fierro en la superestructura, con estribos y pilastras de piedra, ladrillos ó fierro.

8. La empresa construirá en Mejillones una estación para pasajeros y carga que comprenderá :

Un Local para bufet;

Salones amoblados para pasajeros de 1a. y 2a. clase;

Las boleterías necesarias con sus aparatos;

Una oficina para recibir y entregar equipajes;

Una oficina de equipajes olvidados;

Oficinas para recibir y entregar la carga;

Lugares escusados, separados para pasajeros de 1a. y 2a. clase y los de hombres separados de los de mujeres;

Orinaderos separados para pasajeros de 1a. y 2a. clase;

Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el Jefe de la estación y su familia;

Un departamento de cuatro piezas y una cocina para el ingeniero residente;

Cuatro habitaciones de dos piezas para empleados;

Dos departamentos aparentes para Restaurant de 1a. y 2a. clase;

Una oficina para el telégrafo;

Un edificio para acomodar cinco locomotoras con sus fosos, tanques y aparatos del caso;

Una vereda cubierta de veinticinco metros de largo;

Un edificio para las composturas menores de las locomotoras y de los carros con los útiles y maquinarias necesarias para los maquinistas, fogoneros y carpinteros;

Un tanque de fierro batido;

Un corral para carbón;

Una tomamesa de quince metros de diámetro;

Una balanza de plataforma, para pesar carros cargados;

Un embarcadero en rambla para las bestias;

Un Local para guardar los carros;

9. En Caracoles construirá una Estación igual á la de Mejillones.

10. Construirá dos estaciones secundarias intermedias en puntos convenientes de la línea, sea para el cargue del salitre, minerales ú otros objetos de acarreo, sea en los lugares en que se encontrase agua utilizable para el servicio de ella.

Es entendido que tanto las construcciones como el menaje de que se ha hablado en esta y cláusulas anteriores serán de buena calidad sin lujo y apropiadas á las condiciones y circunstancias de esta línea.

Los edificios serán construídos de fierro galvanizado y madera.

11. Si la empresa á consecuencia de los estudios que al efecto hará, encontrase agua utilizable en el trayecto de la línea colocará en él dos o tres máquinas de destilación.

12. La empresa dotará á la línea, al menos con el siguiente equipo: ocho locomotoras del sistema "Fairlie" diez coches de 1a. clase; doce coches de 2a.; sesenta carros americanos abiertos, con bordes en esqueleto, capaces cada uno de cargar seis toneladas, seis carros cerrados para equipaje y metales valiosos; cinco carritos de mano; ocho carros para caballos, mulas y ganado de toda especie.

Las locomotoras serán de la mayor fuerza que en esta clase de construcciones se conoce y con acuerdo de los ingenieros del Estado y de la Empresa.

Art. 2°. Los trabajos comenzarán el 1° de enero de 1873, ó antes si fuese posible salvo entorpecimientos emanados del Supremo Gobierno ó de sus agentes.

Art. 3°. La construcción y equipo de la línea deberá concluirse en el término útil de tres años y medio, salvo casos fortuitos, como transtornos de orden público, accidentes de la naturaleza ú otros conocidos con esa denominación.

Art. 4°. La Empresa pondrá un telégrafo eléctrico al lado de la línea de condiciones análogas á las que ultimamente ha construído el Gobierno de Chile.

Art. 5°. Los proponentes se obligan á construir en Mejillones un muelle de fierro y madera con sus correspondientes pescantes, apto para el atraque de un barco de cuatro mil toneladas, cuyas dimensiones se determinarán por los ingenieros de la Empresa y del Estado.

Colocarán tambien una máquina para destilar agua capaz de producir hasta seis mil galones en las veinticuatro horas.

Art. 6°. Un ingeniero nombrado por el Gobierno inspeccionará la construcción sólida de la línea y dará los certificados mensuales del progreso de la obra hasta su finalización.

Art. 7°. Respecto a los materiales que se emplearán todos de buena calidad y para evitar cuestiones á cerca de ello, el Gobierno podrá hacerlos examinar por uno ó más comisionados especiales, nombrados de su cargo y cuenta, en el lugar en que se efectúen las compras y ántes de su remisión al puerto de su destino. El certificado de aprobación espedido por el comisionado del Gobierno releva á los contratistas de toda responsabilidad futura respecto á la calidad de los materiales.

Si tales comisionados no existiesen en el punto donde se efectúen las compras a pesar del aviso anticipado que la Empresa dé al Gobierno, el ingeniero inspector no podrá rehusar otros materiales que los peritos nombrados por él, y los ingenieros de la empresa declaren de ma la calidad.

Art. 8°. Los empresarios se obligan á garantizar la construcción de la obra hasta dos años despues de concluida y entregada al uso público, quedando responsable durante ese tiempo, á reparar á su cos - ta los daños procedentes de una mala o defectuosa ejecución, pero no

los ocasionados por el debido uso de la vía, ó por casos fortuitos ó fuerza mayor.

Art. 9°. Los contratistas podrán introducir trabajadores del extranjero y las contratas que con ellos celebren serán válidas y obligatorias en cuanto no se opongan á las leyes del país. Los agentes diplomáticos y consulares de Bolivia, llamados á intervenir en la celebración ó legalización de dichas contratas, no podrán cobrar ningún derecho ó emolumento á los contratantes.

Art. 10. Los operarios, trabajadores y empleados de la línea quedan exceptuados de todo servicio militar durante la obra y hasta su pago total ó final, así como de todo cargo civil o consejíl.

Art. 11. Los contratistas quedan facultados para hacer con sus propios trabajadores el servicio en el puerto de Mejillones, en cuanto se relacione directa ó indirectamente con la construcción del ferrocarril.

Art. 12. El Gobierno concede gratuitamente á la Empresa el uso de todos los terrenos de propiedad del Estado que sean necesarios para el ferrocarril, sus dependencias, edificios y demás construcciones de que se ha hablado ántes. Si los contratistas necesitasen algunos terrenos de corporaciones ó particulares, es obligación del Gobierno promover y sostener los expedientes de espropiación y allanar a la Empresa todas las dificultades que ofrezca la adquisición de los terrenos necesarios para la vía, estaciones, paradas, desvíos y demás dependencias y construcciones, así como para facilitar el tránsito de los materiales y útiles que deben atravesar propiedades particulares.

Art. 13. Es también obligación del Supremo Gobierno facilitar lugares para la construcción temporal de viviendas y proveedurías para empleados, operarios y peones, ocupándolos solamente mientras dure la obra.

Art. 14. Todos los útiles, herramientas y máquinas que se introduzcan para la obra serán libres de todo derecho fiscal ó municipal. También serán libres de tales derechos las pastas ó metales que se remitan al extranjero para el pago de dichos útiles y materiales, y con la condición de que no excedan el valor de dichos útiles.

Art. 15. Serán igualmente libres de todo gravamen fiscal o municipal, mientras dure la construcción de la línea los víveres y demás artículos necesarios para los ingenieros, trabajadores y empleados.

Art. 16. El Supremo Gobierno inmediatamente de estar concluído el trazado de la línea, entregará á la Empresa los terrenos, sean fiscales ó particulares, que deba ocupar la línea y sus construcciones, en

conformidad con el artículo 12.

Art. 17. Cederá también á la Empresa, sin ninguna condición, las aguas, maderas y cuantos elementos haya en todo el trayecto, pertenecientes al Estado ó no apropiados, que puedan emplearse en las construcciones contratadas.

Art. 18. Los Empresarios constructores garantizarán el cumplimiento de sus obligaciones con los objetos que introduzcan al país para el desempeño de su contrato, y con "doscientos mil fuertes" que depositarán inmediatamente de firmar la escritura, en el Banco Nacional de Bolivia, en acciones de sociedades anónimas ó en bonos del Crédito Público de Bolivia ó Chile á la par, siendo á la elección de los mismos Empresarios, y pudiendo éstos cambiar el depósito de unos valores por otros cuando lo juzgue conveniente.

Art. 19. En el caso en que no se comience la obra en el término fijado en el art. 3º., los Empresarios perderán, en favor del fisco los doscientos mil pesos depositados; y por cada mes de atraso de los tres años y medio fijados, pagarán cinco mil pesos fuertes á favor del Estado; y el Supremo Gobierno á su vez se compromete á pagar á los Empresarios igual suma por cada mes que estos adelanten la entrega definitiva de la línea, cuyo pago puede hacerse en dinero efectivo por la exportación libre de tal cantidad de metales o pastas cuyos derechos cubran la cantidad que el Gobierno llegase á adeudar por tal causa á la Empresa.

Art. 20. Para que el Gobierno se dé por recibido de la vía y demás construcciones contratadas bastará un certificado expedido por el ingeniero inspector por el cual conste que se hallan realizadas las condiciones de este contrato. Del acto material de la entrega se levantará una acta por triplicado que firmarán los contratistas ó su representante, el ingeniero inspector y las autoridades ó personas comisionadas por el Gobierno.

Art. 21. El Supremo Gobierno de la República de Bolivia se obliga á pagar á los contratistas Señores Watson y Meiggs, José Manuel Braun y Marcial Martínez, ó á sus herederos, ó lejitimos representantes de sus derechos ó acciones, por la construcción del ferrocarril, con todos sus edificios y dependencias, telégrafo, muelle y demás enumerados en el contrato, la cantidad que corresponda á la extensión del ferrocarril, á razón de "cuarenta mil pesos fuertes por milla".

Este pago se hará en obligaciones del Estado ganando al año el interés del siete y medio por ciento y teniendo un dos por ciento fijo de amortización acumulativa, de modo que el Estado pagaría anualmente y constantemente hasta la amortización total de dichos bonos, el

nueve y medio por ciento de la suma total emitida. En caso de querer el Gobierno hacer la amortización con mayor cantidad que el dos por ciento mencionado, y aún pagar de una vez todo el crédito, podrá hacerlo cuando lo creyere conveniente.

Art. 22. Los empresarios se obligan á recibir dichos bonos por el (sic) 80% de su valor nominal y siendo por tanto de su cuenta y riesgo su negociación. En caso de elevarse el tipo de los Bonos por emitirse á más del 90% será divisible la diferencia entre el Gobierno y los Empresarios, de modo que vendiéndose por ejemplo al 95 p % percibirá el Gobierno el 2 1/2 p % sobre el valor vendido á tal tipo.

Art. 23. Los bonos llevarán la fecha de este contrato y serán firmados por el comisionado nombrado "ad hoc" por el Supremo Gobierno de Bolivia y un apoderado del contratista. La impresión de los bonos será costeadá á medias por el Gobierno y los Empresarios.

Art. 24. La emisión de los bonos tendrá lugar en Chile, el Perú o Londres.

Art. 25. Mientras los bonos se imprimen, lo que no podrá tener lugar sino despues de hecho el trazado de la línea, el Supremo Gobierno espedirá certificados provisionales por la cantidad de "seis millones de pesos fuertes que se conceptúa suficientes para el pago total de las obras contratadas y destinadas á ser canjeadas por los bonos definitivos.

No podrán estenderse ni emitirse los Bonos definitivos sino por la cantidad exacta á que ascienda la presupuestada para las obras contratadas.

Art. 26. Estos certificados, y los bonos en su caso, se depositarán en el Banco Nacional de Bolivia en Valparaíso.

Art. 27. Los bonos serán garantidos, esto es, el pago anual del 9 1/2 p % según el artículo 21 del total de ellos, con el producto de las obras, á que se refiere este contrato y además con los derechos de esportación de pastas y minerales de la Nación en el Litoral, constituyendose hipoteca especial á favor de los tenedores de los bonos sobre, todas las obras á que este contrato se refiera y en garantía de dichos bonos.

Art. 28. Para mantener la cotización de estos bonos y asegurar al servicio de la deuda, que estos constituyen, las rentas que se le aplican, el Banco Nacional de Bolivia tendrá derecho á nombrar con el consentimiento del Gobierno, uno ó más interventores pagados por el Gobierno, que perciban los productos de la línea y demás obras que éste contrato menciona, y despues de cubrir los gastos de explotación,

reserven el saldo líquido para destinarlo al objeto referido.

Art. 29. Si estos productos no alcanzasen á cubrir el servicio de cada semestre al fin de su cuarto mes el Banco Nacional de Bolivia recibirá del Estado los fondos necesarios para ello ó esportará tal cantidad de pastas ó minerales por si ú otros cuyos derechos basten para cubrir el déficit mencionado.

Art. 30. El Banco Nacional de Bolivia, durante la construcción de la línea, tendrá libertad para esportar tal cantidad de metales ó pastas cuyos derechos produzcan el fondo necesario para cubrir los intereses de los certificados provisionales ó bonos que haya recibido.

Art. 31. El Banco Nacional de Bolivia encargado del servicio de esta deuda en Chile, el Perú ó Londres presentará al Supremo Gobierno una cuenta semestral de la liquidación de cada semestre. En ella se abonarán al Gobierno las sumas aplicadas al servicio de la deuda, sean recibidas directamente del Gobierno, sean procedentes de los productos de las obras que se construirán en virtud de este contrato ó de los derechos de esportación de las pastas y minerales que pueda esportar por sí, sus interventores ó agentes para aplicarlos á tal fin. Se adeudará en ella el importe pagado por amortización é intereses de la deuda con más medio por ciento en razón de comisión por el pago de la amortización y el 1 p % por el de intereses, y los cambios o gastos de traslación del dinero, que se originen.

Art. 32. Los bonos que se amorticen y cupones de intereses pagados, serán destruidos por el Banco Nacional de Bolivia en presencia de un Notario Público y de un agente Diplomático ó comisionado de Bolivia, levantandose una acta de ello por triplicado.

Art. 33. Las amortizaciones se harán á la par por sorteo comenzando la primera el 1° de enero de 1877. Los sorteos se efectuarán treinta días antes del día señalado para el pago, en presencia de un agente del Gobierno y de los tenedores de bonos que asistan.

Art. 34. El pago del precio total estipulado por las obras será efectivo en el orden y forma siguiente:

1a. De los bonos depositados en el Banco Nacional de Bolivia, la Empresa tendrá derecho de retirar hasta un millón de pesos efectivo con el objeto de atender al pago inmediato de los primeros desembolsos que se hagan en la compra de materiales, víveres, útiles, y cualesquier otros artículos destinados á los trabajos ó al consumo de los trabajadores, pasajes de éstos y fletes de aquellos el Banco depositario hará la entrega de los bonos en vista de las facturas, cuentas ó recibos que acrediten los gastos mencionados.

2a. El valor de las facturas por compras, de rieles, maderas, durmientes, máquinas, herramientas, pólvora, víveres, combustible y demás útiles y materiales necesarios para la construcción y equipo del ferrocarril y demás obras contratadas, será abonado en el acto y sin dilación alguna, á los contratistas ó sus lejítimos representantes, por el Banco depositario, en bonos al tipo del 80 p %, tan luego como se le presenten las referidas facturas debidamente legalizadas por un Ajente diplomático, consular ó financiero de Bolivia residente en el lugar en que se efectuen las compras; ó en su defecto, por un Ajente de la misma calidad de una República americana.

3a. El resto de los bonos será entregado en partidas mensuales por el Banco depositario, según el número de millas trabajadas en cada mes al tipo de 80 p % y tomando en consideración el artículo 22 en esta proporción: 22,500 pesos por cada milla de camino abierto, lista para recibir rieles, 9,500 pesos mas por cada milla de rieles colocados y fijos; bastando para que dichas entregas se efectúen que la Empresa ó sus Agentes presenten al Banco depositario un certificado de ingeniero inspector de la obra, estableciendo el trabajo hecho en el mes. Los 8,000 pesos restantes se deducen en consideración á los pagos á que se refieren los puntos 1° y 2° de este artículo.

Art. 35. Se inutilizarán en la forma prescrita para la destrucción de los bonos amortizados, los cupones correspondientes á los bonos que permanezcan en poder del Banco depositario, por no ser aún debidos.

Art. 36. Si por cualquier acontecimiento inesperado el Supremo Gobierno dejase de pagar por falta suya dos mesadas consecutivas, ocasionando con esta falta la paralización del trabajo, irrogando perjuicios al contratista, queda éste facultado, ó bien para suspender la obra, sin renunciar por ello á su derecho de exigir el cobro de lo debido, con el interés corriente á la plaza de Valparaíso y los daños y perjuicios que esperimente, ó á continuarla hasta su terminación, buscando capitales y explotando por su cuenta el ferrocarril, hasta ser cubierto de la suma total que se le adeude, de los intereses que haya pagado y de los perjuicios que haya sufrido.

Art. 37. Si despues de terminada y entregada la obra quedasen á los contratistas sobrantes de durmientes, rieles, herramientas ó cualquiera otros materiales ó útiles, el Gobierno los comprará á precio de factura y en caso de hallarse deteriorados por el uso según tasación de peritos.

Art. 38. Toda duda ó dificultad que surriere sobre la intelijencia y ejecución de este contrato y que no pudiese ser zanjada por los contratistas, será resuelta por dos árbitros elejidos uno por cada parte

y en caso de discordia será dirimida por un tercero elegido por la Corte Suprema.

Art. 39. El bono jeneral que se acuerde entre el Supremo Gobierno y los Empresarios será agregado á la escritura pública á que se reducirá este contrato.

Art. 40. El Gobierno podrá cambiar, cuando lo creyere conveniente al agente financiero que deba hacer el servicio ú operaciones de esta deuda.

En su mérito, y para que tengan firmeza y autenticidad las presentes estipulaciones el Ministro de Relaciones Exteriores encargado del Despacho de Hacienda é Industria mandará notificar al Señor José Manuel Braun para que por sí y como representante de los señores Marcial Martínez y Watson y Meiggs acepte los cuarenta artículos precedentes y de hecho, los mande elevar á escritura pública, y haga efectuar el consiguiente depósito en el Banco Nacional de Bolivia de los "doscientos mil bolivianos" de garantía de la manera y en los valores que espresa el artículo diez y ocho. Rejístrese y publíquese.

AGUSTIN MORALES.

El Ministro de Gobierno y Relaciones Exteriores encargado del Despacho de Hacienda é Industria.

CASIMIRO CORRAL.

El Ministro de Justicia, Culto é Instrucción Pública.

MELCHOR TERRAZAS.

El Ministro de la Guerra.

HIDELFONSO SANJINES.

En once de los corrientes, horas once, yo el Notario de Hacienda y Gobierno, notifiqué é hice saber el Supremo Decreto que antecede al Señor D. José Manuel Braun, quien despues de haber aceptado el contrato en sus cuarenta artículos firmó de que doy fe.

BARRERA.- JOSE MANUEL BRAUN

ANEXO IIIEL CONTRATO CON LA COMPAÑIA DE SALITRES Y FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA S. A.

Publicado bajo la dirección del General R. Flores B. en el Matutino
"Presencia", fecha 1-1-79

En la ciudad de Sucre, a veinte y siete de noviembre de 1873 años, horas doce del día, ante mí el notario de primera clase y Hacienda José Félix Oña, vecino y residente en la capital de la República y los testigos que se denominaran al fin, fué presente en el salón de su despacho el señor Prefecto del Departamento doctor don Pedro José Silveti, boliviano, viudo de este domicilio; asimismo fué presente don Belisario Perú, casado, de ejercicio comerciante, avecindado en la ciudad de Valparaíso, República de Chile, y de tránsito en ésta; ambos señores mayores de edad y en el libre ejercicio de sus derechos civiles, de cuyo conocimiento doy fe y me pasaron los obrados siguientes: P O D E R - Mandato Especial .- Corresponde.- En Valparaíso, República de Chile, a catorce de febrero de 1873, ante mí el notario y testigos, compareció el señor don Agustín Edwards, vecino de ésta, mayor de edad, a quien doy fe conozco y dijo: que como presidente de la Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta y por acuerdo del Directorio de ella, venía en conferir poder especial al señor don Belisario Perú, vecino tambien de esta plaza, para que en representación de la citada Compañía haga valer los derechos que a ella le corresponden como sucesor de los derechos de Milbourne Clark y Cía. para explotar salitres y demás sustancias inorgánicas no metalíferas, construir ferrocarriles y otras concesiones que a dichos señores tiene otorgadas el Gobierno de Bolivia y que ellos vendieron y traspasaron a la Compañía otorgan - te : al efecto el señor Perú hará ante el Supremo Gobierno de aquella República las gestiones necesarias para que esos derechos y concesiones sean reconocidos y queden asegurados del modo más solemne, pudiendo con ese objeto entrar a celebrar con el Gobierno de Bolivia las transacciones y arreglos que fueren necesarios y que sean conformes a las instrucciones que se le dan en esta fecha, firmadas por el gerente de la Compañía y signadas con el sello de ella.- El apoderado podrá delegar este poder en su señor hermano don Mariano Perú, residente en la ciudad de La Paz, en Bolivia. Lo otorgó y firmó con los testigos don Nicolas Ramírez y don Juan Pedro Miranda, doy fe.- Agustín Edwards.- Ante mí, Julio César Escala, notario público.- Aquí un signo.

.....

ESCRITO.- Señor Ministro de Hacienda .- Belisario Peró, en representación del Directorio de la Compañía anónima titulada Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, ante Ud. respetuosamente espongo: que deseando conciliar los intereses de mis poderdantes con la conveniencia nacional, y que desaparezca todo motivo que pueda inducir a creer que existe antagonismo radical entre esos intereses y los del Ferrocarril de Mejillones, he decidido someter a la consideración del señor Ministro una nueva combinación. . . .

Es bajo esta persuación que me permito pasar a exponer al señor Ministro las bases de la nueva combinación, para dejar con ellas zanjadas las justas demandas que he elevado anteriormente ante el Supremo Gobierno a nombre de la Compañía que represento .- Dichas bases son las siguientes: 1°.- La superficie de terreno que fue concedida a la Compañía por la suprema resolución de 13 de abril de 1872, quedará reducida a las salitreras que actualmente explota en el "Salar del Carmen" y a la parte de las salitreras de Salinas comprendida dentro de los límites del paralelogramo que fijó la mencionada resolución.- 2°.- En compensación a la notable reducción que se hace de esa superficie, se adjudican a la Compañía 50 estacas de salitre en los mismos terrenos de Salinas, que quedan fuera del paralelogramo designado en la citada resolución; las que podrá tomar la Compañía continua o separadamente.- 3°.- La Compañía pagará anualmente una patente de cuarenta bolivianos por cada una de las mencionadas cincuenta estacas; dicha patente permanecerá invariable y no podrá ser aumentada durante el tiempo que dure esta concesión.- 4°.- Se concede a la Compañía por el término de 15 años, contados desde el 1° de enero de 1874, el derecho de explotar libremente los depósitos de salitre que existan en los terrenos que quedan designados en las bases primera y segunda, y el de exportar por el puerto de Antofagasta los productos de esos depósitos, libres de todo derecho de esportación y de cualquier otro gravamen municipal o fiscal.- 5°.- Se concede a la Compañía la facultad de construir un ferrocarril privado desde el puerto de Antofagasta hasta las Salinas. 6°.- Se concede a la Compañía la liberación de todo derecho de importación sobre los artículos que introduzca por el puerto de Antofagasta para la construcción, conservación y servicio de las líneas férreas que estableciere y de sus oficinas de elaboración de salitres. 7° 8°.- La Compañía deberá constituir permanentemente en el puerto de Antofagasta un representante, munitido de poderes bastantes, para que pueda asumir la completa representación legal de ella. Tales son, señor Ministro, las bases que someto a la consideración del Supremo Gobierno por el digno órgano de Ud. y que espero se dignará hallarlas aceptables y equitativas: Será justicia, etc.

Sucre, Noviembre 27 de 1873 .- Señor Ministro.- Belisario Peró .- DECRETO SUPREMO .- Bolivia .- Ministerio de Hacienda é Indus

tria Sucre, noviembre 27 de 1873. Vistas en Consejo de Gabinete las bases de transacción propuestas por el señor Belisario Peró, como representante del Directorio de la "Sociedad Anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta" y considerando que la Expresada Sociedad, habiendo obtenido en 2 de septiembre del setenta la concesión de explotar y exportar ilimitadamente los salitres del litoral, y con el concepto de que su privilegio se hallaba fuera del alcance de las leyes de 9 y 14 de agosto del setenta y uno, que anularon todos los actos y concesiones de la Administración Melgarejo, solicitó ante el Gobierno su continuación; que el Gobierno expidió en consecuencia la resolución de 13 de abril del 72, restringiendo en algunos puntos la expresada concesión, y ratificándola en los demás, por motivos especiales que se expresan en la misma; que la Compañía de Salitres ha propuesto e insistido posteriormente en la modificación de la mencionada resolución, presentando algunas combinaciones de arreglo definitivo que no hay sido aceptadas; que la que ha presentado últimamente, conocida ya y examinada en proyecto, tiende a conciliar los intereses de dicha Sociedad con los de la empresa del Ferrocarril de Mejillones, y con los de otros industriales que se dedican a la explotación de salitres y demás sustancias inorgánicas, haciendo desaparecer la onerosa adjudicación de una zona considerable de terreno de propiedad fiscal; considerando finalmente, que la Compañía de Antofagasta puso ya en explotación las salitre-ras del Salar del Carmen, y descubrió las de Salinas antes de la promulgación de los decretos de 8 de enero y 31 de diciembre del 72, que determinan las condiciones necesarias para la adquisición y laboreo de materias inorgánicas, se aceptan por vía de transacción y en uso de la autorización que la ley de 22 de noviembre del 72 confiere al Poder Ejecutivo, las 8 bases contenidas en la anterior proposición, quedando nulos y sin ningún efecto los actos anteriores que están en oposición con ellas. En su virtud y previa notificación del señor Peró, procédase a la extensión de las respectivas escrituras. Ballivian.- Mariano Baptista.- Daniel Calvo.- Mariano Ballivián.- Pantaleón Dalence .- En 28 del corriente hice saber al señor don Belisario Peró la resolución Suprema que antecede, quien impuesto aceptó en todas sus partes y firmó, de que doy fe.- Belisario Peró.- Oña, notario de Hacienda.- Ministerio de Hacienda é Industria.- Sucre, noviembre 28 de 1873.

LA ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE.- Decreta: Art. Único.- Se aprueba la transacción celebrada por el Ejecutivo en 27 de noviembre de 1873, con el apoderado de la Compañía Anónima de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta, a condición de hacer efectiva, como mínimo, un impuesto de diez centavos en quintal de salitres exportado .- Comuníquese al Poder Ejecutivo para su ejecución y cumplimiento.- La Paz, febrero 14 de 1878.- R.S. Bustamante .- Abdón S. Ondarza, diputado secretario.- Samuel Velasco Flor, diputado Secretario .- Casa del Supremo Gobierno, La Paz a 23 de febrero de 1878.- Ejecútese.- H. Daza.- Gran sello del Estado.- El Ministro de Hacienda e Industria, Manuel I. Salvatierra.- Es conforme.- El Oficial Mayor, Manuel Peñafiel.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA (*)

1. ARCHIVO MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (ARE)
Comunicaciones entre la Cancillería y la Legación Boliviana en Chile y Perú, años de 1871 - 1879.
2. ARCHIVO ZOILO FLORES (AZF)
Copiadores de cartas escritas por Zoilo Flores Aponte, durante el año de 1873.
3. BIBLIOTECA NACIONAL DE BOLIVIA (BNB)
 - Casimiro Corral, Informe a la Asamblea de 1871, BNB, P.O. MRE y C.
 - Ruperto Fernandez, Informe que presenta el Delegado del Gobierno sobre el Departamento del Litoral de Bolivia, BNB M 422 (XVI).
 - Ferrocarriles o Recapitulación de las Diferentes Propuestas, La Paz, 1872 BNB M 820 (VI).

Periódicos de la Epoca: La Voz del Litoral, El Caracolino, La Mariposa del Desierto.

Colección de Boletín Oficial, BNB M 58

Zoilo Flores, El Conflicto Chileno Boliviano, BNB M 820. XIX
4. BIBLIOTECA CENTRAL DE LA UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES (BC UMSA) Colección oficial de Leyes y Decretos, contenidos en los Anuarios, 1871 - 1879.
5. BIBLIOGRAFIA (Especializada y General)

| | |
|-----------------------|--|
| ABECIA, Valentín V. | "La Dramática Historia del Mar Boliviano" (XXX), Artículo Presencia, La Paz, 8 de marzo de 1979. |
| ARAMAYO AVILA, Carlos | <u>Ferrocarriles Bolivianos</u> , Imprenta Nacional, La Paz, 1959. |
| ARGUEDAS, Alcides | <u>Historia General de Bolivia</u> , Ed. Amó, La Paz, 1922. |

* La presente es una lista somera de los documentos, folletos, periódicos y libros que han sido citados en la tesis. No incluye todas aquellas otras fuentes que ha sido necesario consultar.

- ASCARRUNZ, Moisés Hombres célebres de Bolivia
Ed. Gonzales y Medina, La Paz,
1920.
- BERMUDEZ, Oscar Historia del Salitre desde sus
Orígenes hasta la Guerra del Pa-
cífico. Ed. Universidad de Chile,
Santiago, 1963.
- BLACKEMORE, H. British Nitrates and Chilean Poli-
tics, 1866 - 1898 Balmaceda and
North, The Athone Press of the
University of London, 1974.
- BONILLA, Heraclio Guano y Burguesía en el Perú,
Ed. del Instituto de Estudios Pe-
ruanos (IEP), Lima, 1974.
- BURR, Robert N. By Reason or Force, Chile and
the Balancing of Power in South
America - 1830 - 1905, Univer-
sity of California Press, U.S.A.,
1965.
- CAJIAS DE LA VEGA,
Fernando La Provincia de Atacama, (1825 -
1842) , Ed. del Instituto Bolivia-
no de Cultura, 1975, La Paz.
- DALENCE, José María Bosquejo Estadístico de Bolivia,
2a. Ed. Universidad Mayor de
San Andrés, La Paz, 1975.
- DENEGRI LUNA, Félix La Misión Lavalle, separata, pró
logo a Misión en Chile en 1879 ,
de J.A. de Lavalle, Instituto de
Estudios Histórico - Marítimos
del Perú, Lima, 1979, VII, LXXI.
- ESCOBARI CUSICANQUI,
Jorge Historia Diplomática de Bolivia
(Política Internacional), 2a. Ed.
Imprentas Unidas, 1975, La Paz.
- FELLMAN VELARDE, José Historia de Bolivia, tomo II, Ed.
Los Amigos del Libro, Cocha -
bamba, 1970.
- HALPERIN DONGHI, Tulio Historia Contemporánea de Améri-

- ca Latina, 2a. Ed. Alianza Editorial, Madrid, 1970.
- HANKE, Lewis "Una nota sobre la vida y las publicaciones del Coronel George Earl Church", en Historia de la Villa Imperial de Potosí, de Bartolomé Arzans de Orsúa y Vela, Brown University Press, 1965, Tomo III.
- KLEIN S. Herbert Orígenes de la Revolución Nacional, La Crisis de la generación del Chaco, Ed. Juventud, La Paz, 1968.
- MITRE, Antonio La Minería de la Plata en el Siglo XIX en Bolivia, tesis de doctorado inédita, Columbia University, 1977.
- OBLITAS, Edgar Historia secreta de la Guerra del Pacífico, Ed. Peña Lillo S. A., Buenos Aires, 1978.
- OCAMPO M., Eduardo Historia del Periodismo Boliviano, Ed. Juventud, La Paz, 1978.
- PEÑALOZA, Luis Historia Económica de Bolivia, dos tomos, Ed. Artística, La Paz 1946.
- PRUDENCIO BUSTILLOS, Ignacio La Vida y la Obra de Aniceto Arce, 2a. Ed. Imprenta López, 1955, Argentina.
- QUEREJAZU CALVO, Roberto - "Caracoles, un Nuevo Potosí", Artículo Presencia Literaria, marzo, 1979.
- Bolivia y los Ingleses, ed. Los Amigos del Libro, La Paz, 1973.
- ROJAS, Casto Historia Financiera de Bolivia, Ed. Universidad Mayor de San Andrés, La Paz, 1977.

- STEWART, Watt Constructores de la América Latina, Ed. Poseidón, Buenos Aires, 1947.
- SOTOMAYOR VALDES, R. La Legación de Chile en Bolivia, desde septiembre de 1867 hasta fines de 1870, Santiago de Chile Imprenta Chilena, 1872, pg.135
- VARIGNY, Charles La Guerra del Pacífico, 3a. ed. El Pacífico S.A., Santiago de Chile, 1972.
- VASQUEZ M. Humberto; MESA, José de; GISBERT Teresa Manual de Historia de Bolivia, Ed. Gisbert, La Paz, 1958.
- VERGARA VICUÑA, Aquiles Lecciones del Pasado Advertencias para el Porvenir, Imp. Intendencia General de Guerra , La Paz, 1936.
- VARIOS Informe de la Comisión Nacional de los Ferrocarriles, Ed. Imprenta Nacional, La Paz, 1961

* * * * *