

El Tratado de 1904 y la Red Occidental

Los ferrocarriles no son neutros, son sistemas comerciales

Actuando como el vencedor de la guerra, Chile, a través del Tratado de 1904 obtuvo un poder decisivo para la planificación de ferrocarriles en Bolivia⁴; impuso la construcción del ferrocarril Arica La Paz, que construiría a su costa y entregaría a Bolivia quince años después de entrado en funcionamiento (Art. 3), se entiende, después de haber recuperado su inversión. Chile decidió también la construcción, en el plazo de 30 años, de los siguientes ferrocarriles: Uyuni Potosí; Oruro La Paz; Oruro Cochabamba Santa Cruz; La Paz Beni; Potosí Sucre y Lagunillas Santa Cruz (Art 3).

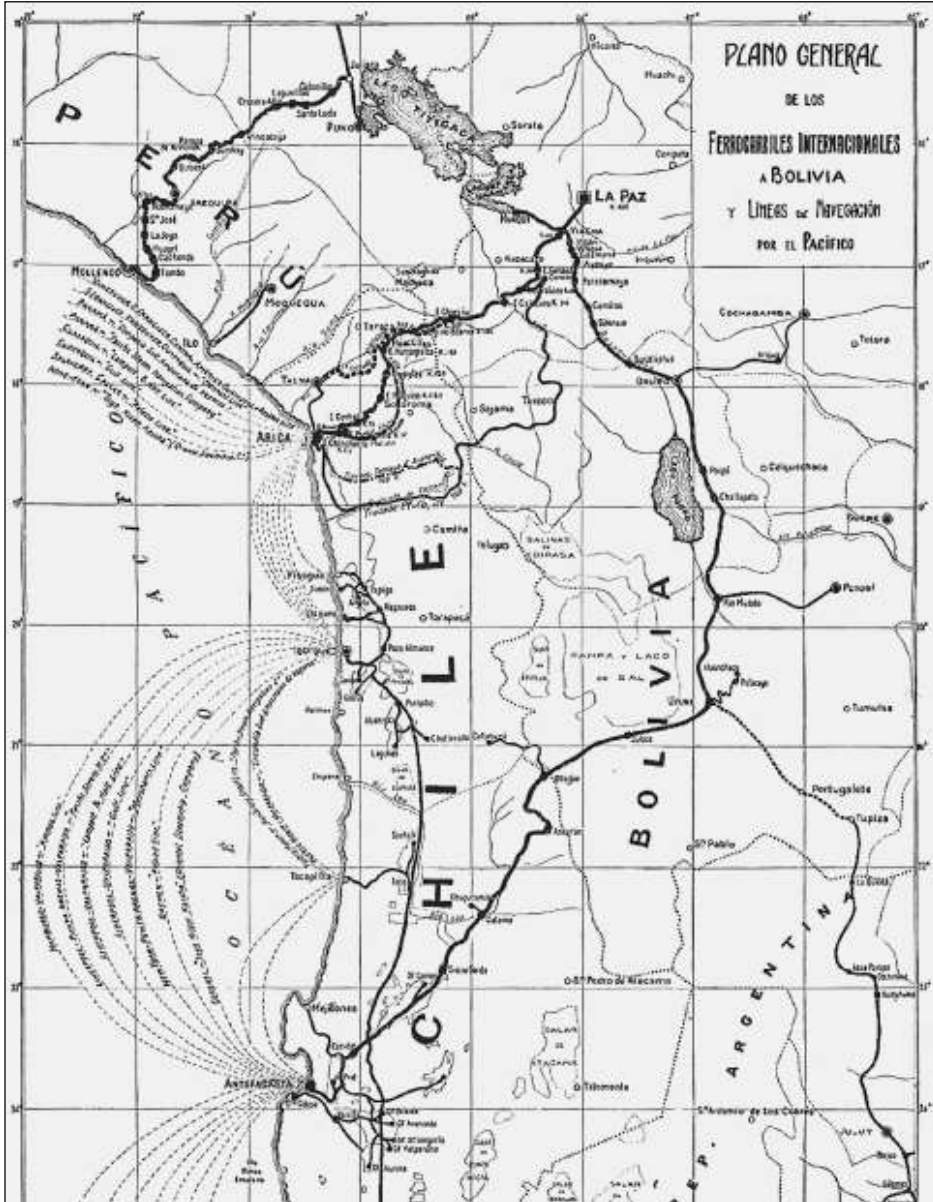
El Tratado dejó en claro que tanto la construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica a El Alto de La Paz, como la de los demás ferrocarriles que se construyan con su garantía, serían materia de acuerdos especiales de ambos gobiernos y que en ellos se consultarán las facilidades que se darían al intercambio comercial de los dos países. De esa manera Chile se aseguró el control del comercio boliviano; y nosotros diremos que con ello debía haber quedado en claro que camino no es camino no más.

La administración chilena determinó cual sería la ruta por donde se construiría la vía férrea, cuáles serían las condiciones económicas, la garantía que debía ser cancelada por el contratista, y el uso libre y gratuito de terrenos y aguas fiscales. Para completar el cuadro, ambos gobiernos declararon de utilidad pública los terrenos de propiedad particular o municipal necesarios para las obras (Aramayo, 1959: 131-132 en Gómez Zubieta, 2006). En estas condiciones el ferrocarril de Arica a El Alto de La Paz fue construido entre los años de 1904 a 1913, además con ramales a las sulfateras de Tacora, al centro minero de Corocoro y al puerto sobre el río Desaguadero, todo esto por decisión de Chile.

Gómez Zubieta nos sitúa en la época al decir que la construcción de ferrocarriles causó un deslumbramiento, un resplandor de desarrollo y de industrialización. Con la constitución

4 Tratado de 1904: "Artículo 3º Con el fin de estrechar las relaciones políticas y comerciales de ambas Repúblicas, las Altas Partes Contratantes convienen en unir el puerto de Arica con el Alto de La Paz, por un ferrocarril cuya construcción contratará a su costa el Gobierno de Chile dentro del plazo de un año contando desde la ratificación del presente Tratado.
La propiedad de la sección boliviana se traspasara a Bolivia a la expiración del plazo de quince años contados desde el día en que este totalmente terminado.
Con igual fin, Chile contrae el compromiso de pagar las obligaciones en que pudiera incurrir Bolivia por garantías hasta de cinco por ciento sobre los capitales que se inviertan en los siguientes ferrocarriles, cuya construcción podrá emprenderse dentro del plazo de treinta años: Uyuni a Potosí; Oruro a La Paz; Oruro por Cochabamba a Santa Cruz; de La Paz a la región del Beni y de Potosí, por Sucre y Lagunillas a Santa Cruz.
Este compromiso no podrá importar para Chile un desembolso mayor de cien mil libras esterlinas anuales, ni exceder de la cantidad de un millón setecientos mil libras esterlinas que se fija como el máximo de lo que Chile destinará a la construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz y a las garantías expresadas y quedará nulo y sin ningún valor al vencimiento de los treinta años antes indicados.
La construcción de la sección boliviana del ferrocarril de Arica al Alto de La Paz, como la de los demás ferrocarriles que se construyan con la garantía del Gobierno Chileno, será materia de acuerdos especiales de ambos gobiernos y en ellos se consultarán las facilidades que se darán al intercambio comercial de los dos países.
El valor de la referida sección se determinará por el monto de la propuesta que se acepte en el respectivo contrato de construcción".

Ilustración 5. Plano de ferrocarriles de Chile a Bolivia



Fuente: (Decombe E., 1913)

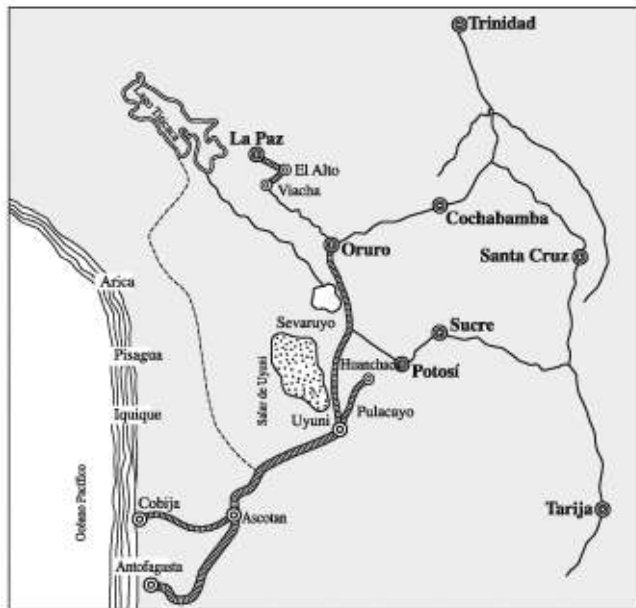
de The Antofagasta and Bolivia Railway Company Limited, nadie se imaginaba el monopolio absorbente que la empresa británica iba a ejercer en la construcción y administración de ferrocarriles. La empresa asumió las riendas de la política ferroviaria, fortaleciéndose y determinando la suerte de los futuros ferrocarriles, logrando amplias ventajas para controlar mejor la exportación de minerales y la importación de mercaderías a territorio nacional. Estableció un control absoluto con la consolidación de una ruta troncal entre los puertos de Antofagasta y las ciudades de La Paz, Oruro y Cochabamba, principales regiones económicas de producción. Los ferrocarriles complementarios⁵ eran simples accesorios de la red controlada por aquella empresa.

El Contrato Speyer y la deuda externa

Bolivia, después de perder el Litoral a favor de Chile, perdió el Acre a favor del Brasil en 1903, y los fondos provenientes de las indemnizaciones provistas por ambos invasores llevaron al gobierno a la firma del contrato Montes-Speyer, el 22 de mayo de 1906⁶ (Ruiz Gonzáles, 1964) en apariencia, con el fin de crear una empresa independiente del monopolio de The Antofagasta and Bolivia Railway Co. que controlaba todo el sistema ferroviario nacional (Gómez Zubieta, 2006).

Pero, las condiciones en que se estableció el contrato eran perjudiciales para Bolivia como podemos ver de la discusión del contrato en la Cámara de Diputados en noviembre de 1906 citada por Ruiz Gonzales (1964): el Honorable Chacón entre los que lo impugnan, se manifestó así:

Ilustración 6. Ferrocarriles controlados por The Antofagasta and Bolivia Railway Company



Fuente: Gómez, 2006

5 Uno de ellos, el ferrocarril de la empresa minera de Simón Patiño, que era el principal usuario de la The Antofagasta and Bolivian Railway Company, y uno de los ferrocarriles más caros de los construidos por las empresas privadas en el país.
 6 Es la primera maniobra financiera de magnitud del imperialismo, interesado particularmente en la extraordinaria riqueza minera de Bolivia.

En ninguna parte del mundo se ha visto que los ferrocarriles construidos con los capitales de un Estado, se adjudiquen en propiedad a los contratistas... Combatimos que se hubiera concedido la construcción de unas líneas férreas en las que se emplea el capital boliviano..., para que otros sean los propietarios... Censuramos este acto de gobierno..., porque cumpliéndose la ley... no habríamos puesto en manos del imperialismo yanqui, ferrocarriles, telégrafos, teléfonos, 65 kms. de tierras fiscales a cada lado de la línea; el dominio de las aguas, la explotación de las sustancias y materiales que se encuentran en nuestros bosques, la liberación de derechos aduaneros por 30 años, mil leguas cuadradas de terreno fiscal, el goce por 30 años del privilegio de zona de 40 kms., a cada lado de la línea, la construcción de muelles en lagos y ríos de la República, la liberación de impuestos nacionales, departamentales y municipales y tantas gollerías que se les otorga a los señores banqueros, concesionarios o constructores....

La concesión se otorgó a los banqueros de The National City Bank y Speyer y Cía., ambos de New York, resultando estos concesionarios, fideicomisarios, depositarios facultados para ceder a terceros sus derechos y obligaciones. Y así fue cómo el 18 de febrero de 1907, se formó en EE. UU., una sociedad anónima denominada The Bolivian Railway Company and Limited. Y el 27 del mismo mes y año, los banqueros le vendieron a ésta la concesión obtenida en Bolivia; y al mismo tiempo se convirtieron en sus socios mayoritarios con USD\$. 9.996.500 de los USD\$. 10.000.000 de su capital, lo que muestra que ésta venta no era tal sino sólo un traspaso encubierto. Luego estos banqueros, ahora socios de The Bolivian Railway Company and Limited vendieron sus acciones (USD 9.996.500) a The Antofagasta and Bolivia Railway Co., es decir, a la misma empresa de cuyo monopolio, como dijimos antes, el gobierno de Bolivia había pretendido liberarse. Todo volvió a quedar en manos de los capitalistas chilenos.

Otro intento de Bolivia de liberarse del monopolio chileno sobre los ferrocarriles y el comercio en Bolivia fue la construcción del ferrocarril Guaqui-La Paz, respecto al cual no nos extenderemos mucho. El intento fue del presidente Pando que pretendió de esta manera ligar el ferrocarril boliviano al ferrocarril del sur peruano y al puerto de Mollendo; un ferrocarril que entre los años de 1900 a 1920 tuvo mucha actividad. Pero el gobierno no pudo pagar por la obra y la Peruvian Corporation se consolidó como dueña absoluta de la línea (Gómez Zubieta, 2006).

Deuda para ferrocarriles y deuda para pagar deudas

La política que llevó a Arce a prometer aquel futuro de eterna grandeza, en los hechos llevó a Bolivia a un eterno endeudamiento. La situación era tan grave que parte importante de las deudas que el Estado contraía para construir las vías impuestas por los tratados de ocupación era destinada a cancelar los pagos retrasados de deudas anteriores contraídas con el mismo fin.

En vísperas de la caída del gobierno de los liberales, la deuda externa acumulada de Bolivia equivalía a 40.990.731 bolivianos, sobre una deuda total de 70.388.083. Téngase en cuenta que los ingresos totales del Estado en 1919 habían sido 24.977.000 bolivianos y que los créditos pedidos en aquellos años se acercaban o incluso superaban los ingresos gubernamentales presupuestados. (Gallego, 1996).

Este era el problema del Estado y del pueblo boliviano, que era el que pagaba las deudas; la situación del sector privado, minero especialmente, era muy distinta. M.A. Marsh, basándose en la Memoria del Ministerio de Fomento y Comunicaciones correspondiente a 1925, señala la existencia de una extensión total de 2.100 km. Únicamente 362 kilómetros aparecen clasificados como propiedad directa del Estado frente a las concesiones a largo plazo o a perpetuidad en favor de la Bolivian Railway Co. o la Antofagasta and Bolivia Railway Co. (Gallego, 1996).

En un momento dado habían funcionado nueve empresas administradoras de grandes, medianas y pequeñas líneas, estaban constituidas por tres railways, varias empresas mineras, y las líneas de administración fiscal, arrendadas a su vez a otras empresas o entregadas a la administración del ejército. Esta situación lleva a un verdadero caos administrativo para el Estado (Gómez Zubieta, 2006). Como vimos el Estado fue utilizado como garante financiero de las empresas.

La desintegración de Bolivia por los ferrocarriles y el regionalismo

El diseño de los ferrocarriles no seguía un plan de desarrollo que permitiera la articulación de las distintas zonas del país en un proceso de crecimiento integrado. En 1918 las importaciones de alimentos, licores y animales vivos suponen un 31,42%, y las de productos manufacturados un 46,37%. Silvia Rivera, citada por Gallego (1996) apunta la destrucción de una expansión mercantil de las comunidades altiplánicas por la competencia foránea facilitada por el ferrocarril. (Gallego, 1996). Este problema, sin embargo, afectaba a todo el país.

El impacto económico de los ferrocarriles no fue el desarrollo, sino la desintegración nacional, como es el caso de Santa Cruz y el Chaco. Ahí está la razón de su aislamiento y de que se constituyeran en “regiones”; y que surgiera un regionalismo que, a diferencia de lo que atestigua el Memorándum de 1904, según sus exponentes se origina en la influencia de las características ecológicas o culturales, cuando no raciales, olvidando las causas históricas que hemos visto. Este olvido es comprensible si tomamos en cuenta que el liderazgo del regionalismo lo han tomado las élites locales que hicieron su fortuna a costa de la explotación de los recursos naturales y para esto no se diferenciaron de las elites altiplánicas, con la consecuente destrucción del medio ambiente.

En 1904, un mes antes de que Bolivia firmara con Chile el llamado “Tratado de 1904”, salió a luz un documento conocido como el “Memorandum de 1904”. Decía: “La ruina industrial y económica de Santa Cruz comenzó con la llegada de la primera locomotora a Oruro.”

El día que llegó el tren al altiplano comenzó la ruina de Santa Cruz

El Memorándum era un documento elaborado en Santa Cruz. Estaba dirigido al H. Congreso y a la Nación toda; había sido escrito por los notables: el Dr. Placido Molina Mostajo (1875-1970), historiador, poeta y magistrado de la Corte Suprema de Justicia; el Dr. Angel San-

doval Peña (1871-1941), juriconsulto, escritor y explorador del Oriente, fundador de Roboré, parlamentario, munícipe, prefecto y presidente de la Corte Suprema y por el Prof. José Benjamín Burela (1867-1937) geógrafo, botánico, naturista y escritor.

Nos parece y es evidente –dice el Memorándum– que, “desde la desastrosa guerra del Pacífico, el pacto de tregua con Chile y los tratados celebrados con el Perú, Bolivia se ha convertido en tributaria de aquellas naciones, y sus mercados en factorías chileno peruanas”.

El documento recuerda que los cochabambinos habían sido los primeros en atacar y oponerse a la construcción del ferrocarril de Antofagasta a Oruro, por juzgarlo además de contrario a los intereses económicos de Bolivia, atentatorio a su soberanía. Sin embargo, los cochabambinos habían cambiado de opinión y terminaron ansiando y pidiendo la prolongación del ferrocarril a Cochabamba; “...pero, dice el Memorándum lo que es a nosotros los cruceños, no nos conviene de ninguna manera esa prolongación, si no se gravan con un fuerte impuesto, los productos similares extranjeros, a fin de proteger los del país”⁷, lo cual revela la reacción de los productores nacionales ante la invasión comercial proveniente de Chile a través del ferrocarril.

El Memorándum aclara que “...los intereses del Oriente y Noroeste de Bolivia, no están en pugna con los de Occidente, por el contrario, son armónicos y solidarios. Los pueblos del interior son los mercados obligados y naturales de los productos del Oriente, que no tienen allí competidores, sino en los similares extranjeros de Chile y el Perú, a quienes los gobiernos, por medio de inconsultos pactos internacionales, han concedido privilegios y franquicias tales, que han expatriado de las plazas del interior a los artículos nacionales de Santa Cruz”.

Luego plantea la necesidad de una política económica y de transporte nacional propia. “El error de los pactos internacionales, -dice- ha debido corregirse mediante un plan de vialidad que contrarreste la invasión avasalladora de los similares extranjeros. Favorecer el desarrollo industrial del país; procurar que consuma sus propios productos antes de los extranjeros (...) Al principio de la administración del General Pando, parece que éste así lo comprendió, y se propuso ligar al Oriente con el Occidente por medio del ferrocarril de Bahía Negra a Sucre y Potosí, cuya construcción se otorgó a ‘LAfricane’, una compañía belga que dejó caducar la concesión”.

El Memorándum se refiere al contrato con LAfricane convertido en Ley de 13 de diciembre de 1901, del cual extraeremos las partes más importantes.

Su objetivo era la construcción de un puerto en Bahía Negra y de un ferrocarril a Santa Cruz, para lo cual otorgaba a la LAfricane la autorización de construir y explotar un Puerto comercial en el Noroeste de la Bahía Negra, en territorio boliviano (Art 1). La empresa debía abrir un canal de acceso, de treinta metros de ancho, desde el punto donde convenga establecer el puerto, hasta el río Alto Paraguay, con un ancho suficiente para que embarcaciones de ochenta metros de largo pudieran girar cómodamente (2da), y debía construir a lo largo de sus vías una línea eléctrica de dos conductores a lo menos y tendrá derecho exclusivo de explotar servicio telegráfico y telefónico (Art 11).

⁷ “Con el sistema económico absurdo, que siguen nuestros gobiernos, estamos persuadidos que el día en que llegue el ferrocarril a Cochabamba, empezará Santa Cruz a agonizar lentamente, o por lo menos a vivir una vida artificial a expensas de extraños elementos aniquiladores de los propios” (Molina Mostajo, y otros, 2000).

Luego vienen en la mencionada ley las consabidas y generosas concesiones que habían beneficiado a anteriores contratistas por parte del gobierno boliviano. La Compañía, dice la ley, podrá disponer para la construcción del puerto y sus accesorios, de toda la ribera occidental de la Bahía Negra. Los terrenos ganados al agua y que la empresa con sus obras ponga en grado de ser utilizados, quedarán de su propiedad, debiendo dar preferencia a los materiales del país para todos los trabajos, en caso de igualdad de costo. Así mismo se concede a la empresa la construcción y explotación de una línea férrea que, partiendo del punto mencionado en el artículo 1º, termine en Santa Cruz de la Sierra, con ramal a Sucre y Potosí.

Se concedió a la Compañía cuatro lotes de tierras fiscales de á cien leguas cuadradas cada uno (Aproximadamente 483 km) ubicados en lotes alternados a cada lado de la vía, dándole además el derecho de obtener diez y seis lotes más de igual medida, a título de compraventa y a razón de cinco centavos la hectárea. De no haber tierras fiscales en los puntos atravesados por las vías, la diferencia se completará más adelante, pero en la inteligencia de que el límite extremo de las tierras concedidas, no estará, en ningún caso, a más de diez leguas de las vías. (Art. 22). La empresa podrá expropiar para los trabajos del puerto del canal de acceso y para sus vías y estaciones, los terrenos particulares que necesite, con sujeción a las leyes vigentes (Art. 14).

Se liberaba a la empresa por sesenta años de todo impuesto fiscal y municipal sobre sus utilidades líquidas, obtenidas en la explotación de la vía férrea e instalaciones fluviales que se propone construir a partir del día en que ella habilite el puerto en Bahía Negra para el servicio público (Art. 16).

Se le otorgó una garantía del seis por ciento anual sobre los capitales invertidos y comprobados por el Gobierno en la construcción del puerto, el canal y las vías férreas. La garantía regiría durante veinticinco años a partir del día en que se entreguen las obras al servicio público. En caso en que la explotación diere un beneficio superior al seis por ciento anual, la Compañía entregaría el excedente al Gobierno, hasta la devolución completa de las sumas recibidas por ella a título de garantía (Art. 18). Como era frecuente en los contratos entre transnacionales y gobierno en Bolivia, L'Africane no cumplió su contrato. Lo bueno es que al menos dejó caducar la concesión, aparentemente sin mayores consecuencias para Bolivia.

Algo que sorprende enormemente del contrato con L'Africane es su similitud con el contrato que nos llevó a perder el Acre y que fuera justamente Pando el que lo firmara a pesar de que él conocía perfectamente el contrato del Acre, que veremos más adelante.

Ahora, volviendo al Memorandum de Santa Cruz, éste dice que el Presidente Pando, al finalizar su gobierno, había cambiado totalmente de opinión respecto a la vinculación entre oriente y occidente, y anunció el propósito de invertir los dos millones de libras esterlinas de la indemnización por el Acre, en la construcción de ferrocarriles lugareños: de Viacha a Oruro, de Oruro a Cochabamba, de Sebaruyo a Potosí, de aquí a Sucre, etc. El Memorando concluye con lo siguiente: "Esa red de ferrocarriles tiene por objeto poner a los pueblos del interior a disposición de absorcionismo chileno. ¡Qué política tan sagaz!...".

Entre los planteamientos del Memorando de 1904, está el de una política caminera, específicamente una salida al Atlántico por el río Paraguay, que, estemos o no de acuerdo con ella, no

se guía por los intereses de los varones de la minería sino tratando de interpretar las necesidades nacionales.

El día que llegó el tren al altiplano perdimos el Chaco

Santa Cruz o más propiamente el oriente, no fue la única región afectada por la política ferroviaria. En abril de 1927, más de dos décadas después del Memorandum, se publicó en la revista militar del ejército de Bolivia un documento titulado “Notable informe sobre el chaco por el señor Delfín Ichazo, Ex - delegado interino y exsecretario de la Delegación del Chaco.” En este documento, dice Ichazo (1927), desgraciadamente llegó el día en que la locomotora dejó oír su penetrante silbato por el altiplano y todo el mundo volvió hacia el Pacífico, olvidando a los pueblos del Oriente y Sudeste de Bolivia. Esto significó la ruina del Chaco, pues como dice su autor, así terminó una época que había durado hasta el último tercio del pasado siglo (el siglo XIX), cuando la población del Chaco era toda boliviana y mucho más densa; los caminos más o menos cuidados convergían, sobre todo a los centros mineros de Potosí y Oruro, un excelente mercado para sus ganados, sus cecinas, sus granos, etc.

Haciendo un repaso de la historia de la población del Chaco, Ichazo recuerda que el Chaco boliviano había estado poblado por numerosos grupos de tupi guaraní, a quienes los define como tribus belicosas y guerreras a las que –según él– todo el poder de los Incas no había bastado para dominarlas, como no lo pudieron tampoco los españoles. Y, así, después de repasar la historia de las distintas olas de pobladores de la zona, llegando a la de su tiempo, dice que estaba compuesta de mestizos y blancos, que se internaron en esas en demanda de tierras y de pastos para su ganado, poblando desde los ríos Bermejo y Pilcomayo hasta el Parapetí.

Describe lo que según él fue una heroica lucha de los nuevos pobladores contra los bárbaros; pero, finalmente reconoce que hubo algo peor que estos, porque “...lo que no consiguieron los bárbaros echarlos de sus posesiones– hicieronlo –dice– nuestras leyes inconsultas sobre tierras, y, finalmente, nuestras desgraciadas concesiones de inmensos latifundios que sólo han servido para beneficiar a unos cuantos especuladores a expensas de aquellos honrados colonos, obligados así a emigrar en busca de otras tierras y otra patria . Así ha desaparecido la mayor parte de esa población criolla netamente boliviana para ser reemplazada por una abigarrada turbamulta de aventureros; sin más apego al país que su lucro inmediato”.

Pero para el autor no había sido sólo este el problema. Volvemos al tema de la llegada del tren al altiplano y sus consecuencias para la región. Arruinado el pequeño intercambio del agricultor y el estanciero, dice, estos se vieron de la noche a la mañana ante la espantosa miseria que llamaba a sus puertas, sin que nadie les tendiera una mano. Entonces principió el éxodo, yendo la población a establecerse por millares en las provincias argentinas del norte. “Así fue cómo se despobló el Chaco y casi toda la campiña tarijeña, y los pocos que todavía quedaban allí atesorando sus tierras, fueron echados con motivo de las famosas concesiones de éstas”

Consiguientemente, no habiendo en toda aquella región otros caminos que los que conducen a la Argentina, todo el comercio se hace con ésta; comercio exclusivamente de importación,

ya que lo único exportable, nuestro ganado, ha sido últimamente casi excluido, por el proteccionismo de dicho país. Entonces plantea Ichazo las cosas con un criterio estratégico: “...un gobierno previsor hubiera debido redoblar sus esfuerzos para que ese incipiente comercio interior no fuera desplazado por el exterior, no tanto por su importancia intrínseca cuanto porque él importaba el vínculo positivo, el lazo de unión de los pueblos del centro con aquéllos”. Y con esto nos recuerda el Memorándum de Santa Cruz cuando proclamaba su unidad con la gente de las tierras altas.

El problema de la ganadería en el Chaco era conocido desde antes por el gobierno. El mismo Siles, futuro presidente de Bolivia, reconoce la ganadería como la única industria productiva del Chaco y, en sus palabras, que “la situación de nuestros ganaderos era desesperante; y no existían otros centros de consumo” (Siles, 1922), pero atribuye esta situación no a los ferrocarriles controlados por Chile sino a que la Argentina no permitía el ingreso de ganado boliviano a su mercado. Esto es que la Argentina, en la frontera con Bolivia mantenía una política proteccionista y por tanto distinta a la que Bolivia en aras de la modernidad mantenía en la frontera con Chile. Como resultado de esta su política, terminaba Bolivia haciendo gestiones o posturada, que es lo mismo ante el Gobierno argentino, para que levantara esa prohibición “...o de atenuarla siquiera en su rigor” como decía Siles. Y además de ello, se proponía tramitar la supresión de la aduana al Sud del fortín Ballivián, declarándose libre la internación de mercancías a esos territorios, como un medio eficaz –según él– de fomentar su poblamiento. Como respaldo a sus ideas dice “Medidas de esta naturaleza se han puesto ya en vigor por los países vecinos, con magníficos resultados ...valorizar sus tierras y ... radicar colonos”.

Era sorprendente que Siles no incluyera entre esas medidas eficaces la política proteccionista de la Argentina en la frontera con Bolivia y que pretendiera solucionar el problema del Chaco boliviano, que era consecuencia de la apertura hacia Chile, aplicándole el mismo veneno en vez de medicina.

Políticas de colonización de gamonales y racistas

En cuanto a la población o colonización del territorio, en rigor de verdad, el Estado boliviano había venido aplicando una política de larga data, como se ve de la legislación de colonización de zonas despobladas que corría desde 1825 y que a partir de la ley de 13 de noviembre de 1886 se había hecho más orgánica o, al menos, ya se entreveía un planteamiento más concreto. Esa ley fue propiciada por el poder ejecutivo inspirándose en la legislación argentina (Maldonado, 1956). Esto quiere decir que la colonización en Bolivia no era un fenómeno nacional aislado; además de la Argentina, también en el Brasil de daba el mismo proceso.

El 25 de abril de 1905, en el gobierno de Montes se dictó un DS. fijando y reservando las zonas colonizables de la república (Maldonado, 1956) y estas zonas hasta el momento no han sufrido grandes cambios. En el marco de dicha ley, se buscaba colonizar sobre todo con extranjeros, a los cuales, entre otras facilidades se les otorgaría la nacionalidad boliviana al año de residencia. Suponemos que la causa de esta preferencia aparte del racismo de la elite gobernante, era que la población capaz de colonizar se encontraba cautiva bajo el régimen servilista de las tierras altas y la población “selvícola” aún no había sido “domesticada”.

No obstante, el resultado de esta ley y las normas sucesivas fue el latifundio, como lo confirmaba ante el Congreso, en 1919, el ministro de colonias José Santos Quinteros:

...la nueva ley de 26/10/1905, al autorizar la venta y adjudicación de las tierras del Estado a particulares, por el insignificante precio de 10 centavos la ha., sin más condición que la prioridad de los pedimentos y establecimiento de una familia por cada 1000 hectáreas, dio al traste con el primitivo plan colonizador, originando el agotamiento de las tierras fiscales, que han pasado a manos muertas, en superficies extensas, que constituyen verdaderos latifundios, sin provecho alguno para el país, porque ellas se mantienen incultas (Maldonado, 1956).

Ante esta tremenda realidad, el gobierno mandó un mensaje al Legislativo el 9 de agosto de 1922, acompañando una ley de poblamiento, que en su parte saliente decía:

... desde el año 1907, en que se reglamentó la Ley de 26 de octubre de 1905, se han adjudicado más de 17 millones de hectáreas... Sin incurrir en exageración, se puede afirmar que ninguna sola de las concesiones otorgadas hasta hoy, tiene el número de familias que obliga a constituir en cada pertenencia, la Ley de 1905... El abuso de los terratenientes ha llegado al extremo de que conservan incultos y desiertos hasta los lotes atravesados por importantes caminos, como los de Cochabamba a Todos Santos y de Yacuiba a Santa Cruz. (Maldonado, 1956).

Las palabras del Presidente Bautista Saavedra ante el Congreso de 1922 “...cayeron en el vacío, porque la mayoría de diputados y senadores, eran precisamente grandes terratenientes y no querían afectar al absolutismo del derecho de propiedad que sustentaban, que para ellos fue sagrado; además, casi todos los representantes nacionales del Oriente, eran justamente los adjudicatarios de esas tierras...”, quienes hacían política para resguardar sus intereses, mientras llegara el tiempo, para lucrar con esas tierras, sin cumplir por parte de ellos, con las condiciones mínimas establecidas, para mantener esos derechos⁸. (Maldonado, 1956).

Para el Chaco, según ley de 27 de diciembre de 1905, fue creada la Delegación para los servicios de colonización, administración y exploración en el río Pilcomayo y territorios adyacentes, con jurisdicción desde Villa Montes a los Esteros de Patiño y del río Pilcomayo a los trasfondos del Chaco. La radicación del mayor número de pobladores era el principal tópico en este territorio. Esta política sin embargo llevaba las taras ya mencionadas antes de la política de colonización nacional.

Según Siles, Ministro de Guerra y Colonización, no obstante de que todas las tierras ribereñas del Pilcomayo y una gran parte de los trasfondos del Chaco habían sido adjudicados “...hace muchos años, hasta la fecha no se ha conseguido realizar ninguno de los objetivos contemplados por el legislador en la ley de 26 de octubre de 1905” (Siles, 1922). Entonces, Siles, muy comprensivo de las dificultades de los terratenientes para cumplir con dichos objetivos, dice:

⁸ Los planes racistas de colonización con extranjeros blancos tuvieron un brevísimo resurgimiento a fines de la década del 1970. En los planes del gobierno de entonces, la dictadura de Hugo Banzer Suarez, se incluía en el Proyecto Rurrenabaque, la dotación de 800.000 hectáreas, extensión que comprendía Rurrenabaque, Caracara y Sécure del Departamento del Beni para colonizadores blancos de Rodesia y Namibia afectados por la crisis del apartheid.

Seguramente, es muy difícil que los concesionarios establezcan en todo el perímetro de sus pertenencias una familia por cada mil hectáreas, dado el alejamiento de esos territorios y su falta de vinculación con centros poblados.

Sin embargo, lo que no se concibe continúa Siles es que en tanto tiempo, no hayan llegado a tomar posesión de sus tierras, ni a mantener sus linderos. Al frente de esta inercia concluye no cabe otra cosa que tomar medidas eficaces en resguardo de los intereses del país y en cumplimiento de la legislación vigente.

A pesar de haber pasado muchos años desde la adjudicación, la tal “medida eficaz” no era otra cosa que un plazo de ciento veinte días más –aparte de los muchos años que habían pasado para que los adjudicatarios exhibieran sus títulos de propiedad y tomaran posesión de sus pertenencias, bajo sanción de considerarse vacantes los terrenos. Asimismo, los adjudicatarios de las tierras adyacentes al camino que unía los fortines del Pilcomayo, estaban obligados a radicar una familia por cada mil hectáreas dentro de seis meses, so pena de reversión de esas tierras (Siles, 1922).

Este trato condescendiente brindado a los terratenientes era diferente del brindado a los indígenas del Chaco. Siles decía que el aprovechamiento de los indios en faenas agrícolas y ganaderas había de conseguirse en breve con sistema y consagración. Preguntamos ¿cómo?. Con el auxilio de misioneros, a quienes consideraba “el elemento colonizador más económico y menos exigente, por lo mismo que no está sólo al servicio de la patria, sino también de la religión”. No había para él “...otro factor más decidido y abnegado que el misionero franciscano, para la docilización de las tribus salvajes y, sobre todo, para su adaptación a la vida civilizada”.

El gobierno había previsto dos formas de utilizar la ayuda de los misioneros; una era “...congregar a los indios en pueblos y... despertar en ellos hábitos de trabajo y de civilización”. La otra provenía de la Delegación en el Noroeste: se había propuesto a los prefectos de las misiones de La Paz y de Tarata, trasladar indios neófitos al Territorio de Colonias, a objeto de fundar allí nuevos centros. Pero, la respuesta había sido negativa porque “...los indígenas a la idea de abandonar sus lares seguramente fugarían, imposibilitando la realización de ese propósito”.

Lo que sigue expresa claramente, en palabras del Ministro de Guerra, Siles, cómo se quería ganar una guerra o resguardar el territorio patrio maltratando a su población: “La emigración de indios hacia la República Argentina es un hecho que preocupa hondamente a los misioneros y a los propietarios ganaderos de las provincias de Cordillera y del Azero”.

En consecuencia, como si los indios fueran ganado, el Ministerio a cargo de Siles “...había impartido instrucciones terminantes a las autoridades del Pilcomayo, para que no permitan la salida de indios sin que se llenen todas las formalidades de la ley de reenganches”. Pero, “Sensiblemente, se lamentaba Siles estas disposiciones quedan burladas por las facilidades que para fugar encuentran los jornaleros en la extensa y desierta frontera con la Argentina”. Esto deja en claro que los llamados “jornaleros” en realidad estaban obligados a jornallear. No obstante, el Ministro reconocía el problema de fondo de este sistema de trabajo y decía: “Mientras no ten-

gamos trabajo en abundancia y paguemos salarios más o menos retributivos, no podremos evitar ese mal”, e ingenuamente creía que “Posiblemente, con la iniciación de la explotación petrolífera y el establecimiento de trabajos anexos, que han de demandar muchos brazos, se conseguirá ese resultado”.

Por el lado del Paraguay, en cuanto hace a la política de población de su parte del Chaco, según Ichazo, el gobierno de ese país no se había preocupado gran cosa de fundar fortines sólo los más necesarios; sino principalmente, de la posesión de las tierras mediante ciertas instituciones extranjeras que bajo el pretexto de una propaganda religiosa y pacífica se habían introducido profundamente en el Chaco, fundando reducciones de indígenas y formando núcleos de poblaciones florecientes con numerosas escuelas y talleres a la europea y todo sin gravar en un céntimo el erario paraguayo.

Y así, el Paraguay –dice Ichazo– sigue incrementando sus industrias principales, la ganadería y la agricultura, para el mejoramiento de los cuales han puesto a su disposición el Uruguay y la Argentina sus ricos criaderos, habiéndole esta última nación, condonado sus deudas y ofreciéndole ayudas pecuniarias para restablecer su depreciada moneda. Cabe preguntarse ¿por qué lo logró el Paraguay y no Bolivia?

A propósito de las empresas extranjeras a las que también recurrió Bolivia, el Paraguay, dice Ichazo, hizo también inmensas concesiones a una multimillonaria firma alemana, la de Rugo Stinnes. Esta se comprometió a hacer enormes plantaciones de algodón y a instalar poderosos telares para su tejido, pero no cumplió. Por ello, el gobierno le revocó sus concesiones. Esto prueba, la ninguna formalidad de los alemanes en sus compromisos en el Chaco y que solamente van allí por especular con las tierras. Pero también diremos por nuestra parte que prueba la extremada tolerancia de Bolivia para con los empresarios extranjeros.

En este sentido, Ichazo nos informa de un caso parecido en el lado boliviano; la empresa Staudt había contraído con el Gobierno boliviano el compromiso de construir un canal de irrigación en Villa Montes para regar “..las inmensas extensiones de tierras que le regalara el Fisco con una prodigalidad rayana en locura”, o sea, para regar sus propias tierras; pero, incomprensiblemente, dice, la empresa no hizo el menor esfuerzo para ello. Para justificarse, los Staudt y Cía habían sostenido que “las tierras del Chaco eran tan deleznable que se hacía imposible ninguna obra de irrigación ni de cultivo,..”⁹.

¿Cuál es la razón para que una empresa que parecía seria, como la Staudt, incurriera en semejantes falsedades e imposturas?

La tal casa, actualmente en quiebra, dice Ichazo, jamás tuvo la menor intención de cumplir sus compromisos, porque todos los extranjeros que vienen a Bolivia, a la que miran como el país más atrasado y último, parece que vinieran predispuestos a no hacer nada ni invertir un

9 Coincidiendo con esta idea, decía Alcides Arguedas: “...no podemos, no debemos vivir siempre manteniéndonos a la defensiva en un territorio mortífero y donde la vida del hombre está amenazada por las fuerzas ciegas e implacables del clima y las enfermedades” (Arguedas, 1932).

céntimo en provecho de nuestro país; “...porque a ninguno de nuestros vecinos y esta es la verdadera clave del enigma no les conviene que Bolivia prospere en aquella región, esperando así, que agotada su paciencia y recursos, acabará por abandonarles tan codiciada presa, y porque, finalmente, sépalo de una vez el Gobierno y la nación, todo el Chaco ha sido y sigue siendo una gran explotación un negociado y una gran traición a los intereses del país”. Así, aunque Ichazo no llega a dar explicaciones, por lo menos constata una vieja realidad.

Algo que muestra la situación del gobierno ante la magnitud de las tareas que se pretendía enfrentar en la época son los comentarios de Siles sobre la educación. Revela que en la zona fronteriza las escuelas argentinas, donde acuden los niños bolivianos poniendo en riesgo de perder el cariño a la patria, están bien dotadas de personal y material, mientras las escuelas bolivianas se hallan en la situación contraria por la falta de recursos económicos asignados a la Delegación del Chaco. Esta falta de recursos se explicaba a su vez por la pobreza del Estado debida a que éste no quería tocar a los grandes mineros. El Presidente Salamanca había expresado con claridad este pensamiento “No toquéis a la industria minera; dígame lo que se diga, es la única que en Bolivia sostiene el erario nacional” (Céspedes, 1973).

Esta pobreza autoinflingida nos puede explicar al menos parte de lo que pasaba con la política de colonización. Lo que el Estado buscaba con esto, al menos inmediatamente, era recaudar fondos. Y los adjudicatarios bolivianos por su parte, por lo visto no tenían otro interés que especular con estos terrenos. En Bolivia, quizás el hecho más importante que dio valor a las tierras baldías fue la explotación de la goma. “Los ojos de Bolivia se tornaron hacia el noroeste cuando en las últimas décadas del siglo pasado surge la importancia económica del caucho” (Roca, 1983). Pero esto se dio también sólo con el afán de especular con las tierras gomeras y las consecuencias de esta repartija perduran hasta el día de hoy en el norte amazónico.

El documento de Ichazo fue escrito unos años antes de la guerra del Chaco y gran parte del mismo enfoca el tema de la población y la economía de la región desde el punto de vista de la guerra que se avecinaba. El tren, al cortar el vínculo económico del Chaco con el resto del país, significó su ruina y su despoblamiento; esto es que aquel aciago día que la locomotora dejó oír su penetrante silbato por el altiplano Bolivia perdió el Chaco. Esta historia muestra que el sistema ferroviario para Bolivia trajo también su desintegración.

La república petrolera del Chaco y la guerra con Paraguay

El año de 1932 vino la guerra del Chaco entre Bolivia y Paraguay. Este país al igual que Bolivia en las guerras del Pacífico y del Acre, había sido destrozado en la guerra de la Triple Alianza (1864-1870); una guerra de carnicería patrocinada por las potencias a través de sus vecinos, Brasil, Argentina y Uruguay.

En el caso de la guerra del Chaco lo que había sucedido era que en el lado argentino se había asentado una de las “5 hermanas” la Standard Oil, así como también en el lado boliviano y, en el lado paraguayo se hallaba la Royal Dutch Shell. Cuando la Standard comprobó la existencia

Ilustración 7. Las fronteras del Paraguay y la Triple Alianza



de petróleo en Bolivia, antes que atender su contrato con Bolivia, trató de forzar en 1928 el paso de su petróleo por territorio argentino, utilizando la Standard asentada en Salta y Jujuy y sus influencias en la opinión pública para obtener la autorización debida (Mariaca, 1966). Pretendía construir un corredor de más de 1.500 km, donde se instalarían oleoductos, gasoductos, cañerías de agua, un ferrocarril, telégrafos, estaciones de radio, líneas de electricidad y muelles en el río Paraguay o en el Paraná incluyendo las garantías del uso libre del oleoducto y de sus instalaciones. Con eso la Standard Oil consolidaría una inmensa área de influencia a través de las fronteras de Argentina y Bolivia.

Pero Mosconi que estaba a la cabeza de YPF, consultado por su gobierno, en vista de los antecedentes de la Standard Oil, y de la seguridad de su país, negó el permiso, sacando así a la Argentina de la posibilidad de un conflicto bélico. A partir de entonces, dice Mariaca, la Standard Oil comenzó a urdir la trampa en la que caerían Bolivia y Paraguay: haría resaltar que el enclaustramiento de Bolivia impedía la exportación de su petróleo, señalando la conveniencia de su salida por un territorio en litigio con Paraguay, con ello además desplazaría a su rival, la Shell.

Las fronteras de Argentina, Paraguay y Bolivia se habían convertido en un obstáculo para que las empresas establecieran su dominio político en el Chaco como una especie de república propia y entraron en crisis. Mosconi tuvo el acierto de sacar a su país del conflicto prácticamente de un plumazo y sin mayor inversión económica que el costo del papel en que había redactado su opinión.

Salamanca fue elegido en Bolivia en 1931. Una vez en la presidencia, sostuvo sobre el plan posesorio del Chaco: "constituye la piedra angular de mi gobierno". Plan posesorio, cuya meta "no debía limitarse a la adquisición de un puerto, ni aun a la de una parte reducida sobre el río Paraguay" (Céspedes, 1973).

Salamanca, obnubilado con la cuestión chaqueña, no dedicaba ninguna atención al problema del abastecimiento energético que adquiriría importancia creciente. La Standard había planeado la política petrolera nacional con la meta de exportación ante todo; con total abandono de las obligaciones contraídas de instalar refinerías y abastecer el mercado nacional. Por ello el país debía destinar importantes sumas de divisas a la importación de combustibles de la International Petroleum (IPECO), subsidiaria de la Standard en el Perú.

De esta manera, la Standard Oil había completado el cerco sobre el gobierno de Salamanca y éste no veía más que una solución: forzar la salida al río Paraguay a través de los territorios en litigio. En una carta dirigida a la Cámara de Diputados expresa: "Bolivia tiene en la vertiente Oriental de sus montañas grandes riquezas petrolíferas, con varios pozos ya perforados que podrían entrar en inmediata explotación. Harto necesita de esos recursos y se ve obligada a contemplarlos como riqueza estéril. Bolivia no puede llevar esos petróleos a la Argentina porque este país, ... le cierra el paso con fuertes derechos protectores. El remedio natural y lógico sería construir un oleoducto al río Paraguay, pero allí está la República del Paraguay, detentadora de

territorios bolivianos, cerrándole también el paso. Bolivia no puede resignarse a vivir miserablemente como país” (Mariaca, 1966).

Había conciencia, en esta época, de los intereses que se movían detrás de la futura guerra. En febrero de 1929, la Confederación Sindical Latinoamericana convocó a la Primera Conferencia Internacional Contra la Guerra en Montevideo, Uruguay. La resolución de la conferencia afirmaba que ganara quien ganara los territorios en disputa pasarían a ser propiedad no de Bolivia o Paraguay, sino de la Standard Oil o de la Royal Dutch Shell. En ese evento sin embargo, la delegación boliviana se dividió bajo la consigna de una fracción de “si no hay puerto la guerra será inevitable”.

En el interior de Bolivia también se produjeron grandes actos y movilizaciones contra la guerra, por eso el gobierno de Salamanca impuso el Estado de Sitio el 20 de julio de 1932, y llevó a los pacifistas a la cárcel, juzgados por tribunales militares. Justificando su acto, más tarde en su mensaje al Congreso (20 de septiembre de 1932), dirá que su gobierno se había: “visto obligado a la activa, represión del comunismo. La actividad comunista se ha intensificado con motivo del reciente conflicto, Esa perseverante y calculada propaganda pretendió destruir la disciplina del Ejército, con incitación a la desobediencia, en la tropa, y el intento de victimar a jefes y oficiales, para colocarnos en una situación muy delicada” (Lora, 1970).

Sin embargo, los intereses petroleros no eran todo, también había otro móvil para la guerra, era la llamada crisis de los años 30. Desde que esta se inició, especialmente desde 1930, se sintió fuertemente la paralización de numerosas actividades económicas porque el país vivía o por lo menos dependía –en lo fiscal y en lo concerniente a su economía monetaria- principalmente del estaño. Las minas proveían una parte importante de los recursos fiscales y casi la totalidad de las pocas divisas con que el país podía atender las importaciones (Peñaloza Cordero, 1985).

Pocos países habían llegado a un grado de especialización productiva como Bolivia. Entre 1920 y 1929, el estaño representaba un promedio anual del 72 % de las exportaciones. Un 20% más, correspondía también a la exportación de otros minerales. Esta especialización hacía que el país fuera extremadamente sensible a las variaciones del mercado internacional. (Ruiz González, 1955).

Aparte de esto, la vida de la población del altiplano, dependía fundamentalmente de la provisión de comestibles del exterior, principalmente de la Argentina, el Perú y Chile por lo cual, cualquier variación en las exportaciones y consecuente disponibilidad de divisas afectaba a esta región severamente. Mientras, según Ruiz, las zonas tropicales del país, proveían casi de los mismos artículos a los países vecinos por sus fronteras colindantes. Este desplazamiento geográfico era atribuible a la preponderancia exagerada del estaño en nuestra economía (Ruiz González, 1955). No todas las zonas aisladas podían comerciar con los países vecinos, porque había casos en que estos no lo permitían. La imposibilidad del gobierno de atender las necesidades de la sociedad gravemente afectada por la crisis, constituía también un móvil para ir a la guerra, a fin de volcar la crisis hacia afuera.

El Tratado de Petrópolis y la red oriental

Ahora repasaremos la historia del otro ramal de los ferrocarriles bolivianos, el que vino a llamarse oriental. Este está, como ya dijimos antes, estrechamente vinculado a otra pérdida territorial, la del Acre.

El caucho

En 1895 se inicia una nueva etapa en la historia de Bolivia y de la región amazónica, cuando a Michelin se le ocurre adaptar el neumático al automóvil, lo cual fue posible gracias al descubrimiento accidental del proceso de vulcanización por Goodyear en 1840 y al invento casi olvidado de la llanta neumática y su respectiva cámara por R.W. Thomson en 1845.

Con el desarrollo especialmente de la industria automotriz y la de electricidad las zonas caucheras situadas en la Amazonía, y en este caso específico, la zona entre Bolivia, Perú y Brasil, adquiere importancia económica y geopolítica. El establecimiento de la explotación del caucho fue, sin embargo, relativamente lento, especialmente en Bolivia. Una de las razones era el desconocimiento de la zona; de ahí una larga serie de expediciones que no pretendemos revisar exhaustivamente.

En Bolivia, la primera expedición que tendría implicaciones para la explotación del caucho por las vías descubiertas fue realizada por Agustín Palacios en 1846 que siguiendo los ríos Mamoré, Madera y Beni, llegó hasta Cachuela Esperanza, pero sin prestar mayor atención a la existencia del caucho en la zona, ya que su objetivo era hallar una salida al Atlántico (Peñaloza, 1984).

Algunos años después el gobierno de los EE.UU., encomendó a dos de sus militares explorar el Amazonas desde sus nacientes en los Andes hasta su desembocadura en el Atlántico. Según las instrucciones del departamento de Marina de los EE.UU., del 15 de febrero de 1851 para el responsable de la misión, Herndon, el objetivo era que el Gobierno estadounidense se formara su propio juicio de la importancia, presente y futura de la región (Herndon, y otros, 1853). Los EE.UU., tenían un interés geopolítico bien definido en la libre navegación de ese río, partiendo de que “La situación geográfica y la posición comercial del Amazonas indican la futura importancia que tendrá para este territorio”.

Las instrucciones que recibieron, bastante desordenadas, especificaban que la información deseada sobre el valle del Amazonas debería incluir datos sobre la cuenca completa bañada por el Amazonas y sus tributarios. No sólo, decían, la condición actual del valle en relación a la navegabilidad de sus ríos; el número y condición, tanto industrial como social, de sus habitantes; su comercio y productos; el clima, suelo y producciones; sino también su capacidad para el cultivo y el tipo y extensión de sus fuentes comerciales no desarrolladas, ya sea el campo, la selva, los ríos o las minas.

Luego, seguía una serie de preguntas que debería responder la expedición sobre la minería de la plata, las características demográficas de la población local; las facilidades legales para el